



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

**ESPAÇOS URBANOS EXPECTANTES COMO OPORTUNIDADES PARA A REQUALIFICAÇÃO**  
**ENTRE A CIDADE E O RIO (ENVOLVENTE DA CORDOARIA)**

Sílvia Canastra Simões dos Santos

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM ARQUITECTURA

ORIENTADOR: Professor Doutor José Aguiar

Co-ORIENTADOR: Professor Arq. António Pedro Pacheco

JÚRI

PRESIDENTE: Doutora Cristina Cavaco

VOGAIS: Doutor João Pedro Costa

Doutor José Aguiar

Arquitecto António Pedro Pacheco

LISBOA, DEZEMBRO 2011





**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

**ESPAÇOS URBANOS EXPECTANTES COMO OPORTUNIDADES PARA A REQUALIFICAÇÃO:  
ENTRE A CIDADE E O RIO (ENVOLVENTE DA CORDOARIA)**

Sílvia Canastra Simões dos Santos  
(Licenciada)

DISSERTAÇÃO/PROJECTO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM ARQUITECTURA

**ORIENTADOR CIENTIFICO:** Professor Doutor José Aguiar

**CO-ORIENTADOR CIENTIFICO:** Professor Arquitecto António Pedro Moreira Pacheco

**JÚRI**

**PRESIDENTE:** Doutora Cristina Cavaco

**VOGAIS:** Doutor João Pedro Costa

Doutor José Aguiar

Arq. António Pedro Pacheco

LISBOA, DEZEMBRO 2011





## ÍNDICE

ÍNDICE DE IMAGENS	I
PALAVRAS-CHAVE	IX
RESUMO	XI
ABSTRACT	XIII
<b>CAPÍTULO 1. INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
1.1 PROBLEMA.....	3
1.2 PRINCIPAL OBJECTIVO .....	4
<b>CAPÍTULO 2. VAZIOS URBANOS [OPORTUNIDADES (ESQUECIDAS) DA CIDADE]</b>	<b>7</b>
2.1. INTRODUÇÃO .....	9
2.2. O QUE SE ENTENDE POR <i>VAZIO URBANO</i> .....	10
2.3. COMO E ONDE APARECEM OS <i>VAZIOS URBANOS</i> .....	15
2.4. A TRIENAL DE ARQUITECTURA DE LISBOA E OS <i>VAZIOS URBANOS</i> .....	17
<b>CAPÍTULO 3. DIFERENCIAÇÃO E DEFINIÇÃO TIPOLÓGICA DOS <i>VAZIOS URBANOS</i></b>	<b>27</b>
3.1. VAZIOS URBANOS EXTERIORES AO NÚCLEO URBANO CONSOLIDADO .....	29
3.1.1. Espaços vagos na periferia .....	29
3.1.2. Vazios originados por infra-estruturas .....	31
3.2. OPORTUNIDADES DA CIDADE CONSOLIDADA .....	32
3.2.1. Vazios intersticiais.....	32
3.2.2. <i>Brownfield</i> .....	33
3.2.3. Espaços expectantes .....	35

3.2.4.	Espaços de oportunidade .....	36
3.3.	ESTUDOS DE CASOS .....	38
3.3.1.	Rede de <i>playgrounds</i> em Amesterdão .....	38
3.3.2.	“ <i>Esto No Es Un Solar</i> ” em Saragoça.....	40
3.4.	CONCLUSÕES PARCIAIS .....	42
<b>CAPÍTULO 4. EVOLUÇÃO E CONTRACÇÃO DA CIDADE DE LISBOA</b>		<b>45</b>
4.1.	INTRODUÇÃO.....	47
4.2.	ASSENTAMENTO DE LISBOA E O SEU DESENVOLVIMENTO .....	48
4.3.	IMPACTOS DO APARECIMENTO DA LINHA FÉRREA, A REESTRUTURAÇÃO DO PORTO E A INDUSTRIALIZAÇÃO DE LISBOA	51
4.4.	PRIMEIRA METADE SÉCULO XX, APARECIMENTO DO AUTOMÓVEL.....	54
4.5.	CONSTRUÇÃO DE NOVAS INFRA-ESTRUTURAS DE ACESSO A LISBOA E A CRISE DOS ANOS 70’ .....	57
4.6.	PÓS-REVOLUÇÃO, DÉCADA DE 80’ .....	61
4.7.	ANOS 90’ ATÉ À ACTUALIDADE – MUDANÇA DE MENTALIDADE .....	65
4.8.	ESTUDOS DE CASO EM LISBOA .....	75
4.8.1.	Centro Cultural de Belém .....	75
4.8.2.	Aterro da Boavista .....	77
4.9.	CONCLUSÕES PARCIAIS/OPORTUNIDADE DE LISBOA .....	81
<b>CAPÍTULO 5. CONCEITOS E ESTRATÉGIAS PARA LISBOA, APLICAÇÕES A UM PROJECTO</b>		<b>85</b>
<b>CAPÍTULO 6. CONCLUSÕES POSSÍVEIS E BASES PARA UM PROJECTO</b>		<b>95</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>		<b>105</b>
<b>ANEXOS</b>		<b>123</b>

## ÍNDICE DE IMAGENS

<b>Fig. 1</b> - Imagem de paisagem industrial em Chicago.	10
<b>Autor:</b> David Plowden, 1985.	
<b>Fonte:</b> Artigo "Terrain Vague" in Territorios, p.182	
<b>Fig. 2</b> - "Terrain Vague" em Roterdão.	11
<b>Autor:</b> John Davies, 1970.	
<b>Fonte:</b> Artigo "Terrain Vague" in Territorios, p.187	
<b>Fig. 3</b> - Imagem de "Terrain Vague" em Barcelona.	11
<b>Autor:</b> Manolo Laguillo, 1980.	
<b>Fonte:</b> Artigo "Terrain Vague" in Territorios, p.188	
<b>Fig. 4</b> - Imagem de "Terrain Vague" em IBA Emscher Park.	12
<b>Autor:</b> Berthold Franzmann, 2010 (?).	
<b>Fonte:</b> <a href="http://www.atributosurbanos.es/en/terms/terrain-vague/">http://www.atributosurbanos.es/en/terms/terrain-vague/</a>	
<b>Fig. 5</b> - Vazio Urbano existente junto à linha férrea de cintura de Lisboa, no centro da cidade.	13
<b>Fonte:</b> Bing Maps, 2010.	
<b>Fig. 6</b> - Vazio Urbano no centro de Lisboa.	14
<b>Fonte:</b> Bing Maps, 2011.	
<b>Fig. 7</b> - Vista sobre Odivelas, mostrando uma expansão contínua apesar dos vazios no interior.	14
<b>Autor:</b> Sofia Morgado, 2004.	
<b>Fonte:</b> Tese de Doutoramento "Protagonismo de la Ausencia. Interpretación Urbanística de la Formación Metropolitana de Lisboa desde lo desocupado", p.186	
<b>Fig. 8</b> - Vazios Urbanos originados no centro de Berlim pela II GM.	15
<b>Fonte:</b> Imagem satélite de Google Earth, 1953.	
<b>Fig. 9</b> - Vazios Urbanos na área de Spreebogen, Berlim.	15
<b>Fonte:</b> Imagem satélite de Google Earth, 1953.	
<b>Fig. 10</b> - Planta dos vazios originados pelas destruições bélicas no centro histórico da cidade de Pisa, 1945.	15
<b>Fonte:</b> In "Pisa Struttura e Piano Vol. I"	
<b>Fig. 11</b> - Zona portuária desactivada situada num aterro, Barcelona.	16
<b>Autor:</b> Han Mayer, 1990.	
<b>Fonte:</b> In City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam, p.163	
<b>Fig. 12</b> - Reconversão da anterior zona portuária desactivada, Barcelona.	16
<b>Autor:</b> WFromm, 2011.	
<b>Fonte:</b> <a href="http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/1869661.jpg">http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/1869661.jpg</a>	
<b>Fig. 13</b> - Capa do livro "Vazios Urbanos" da TAL 2007.	17
<b>Fonte:</b> In Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa 2007, capa	
<b>Fig. 14</b> - Vazio Urbano de carácter industrial em Alcântara, Lisboa.	17
<b>Fonte:</b> In Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa 2007, p.251.	
<b>Fig. 15</b> - Espaço expectante dentro do núcleo urbano histórico de Lisboa, entre Alfama e Castelo.	18
<b>Fonte:</b> Bing Maps, 2011.	
<b>Fig. 16</b> - Espaços que permaneceram vagos apesar da expansão contínua das cidades. Montijo.	18
<b>Fonte:</b> Bing Maps, 2011.	
<b>Fig. 17</b> - Vazio Urbano com forte carga simbólica no imaginário colectivo, pelo ataque aqui ocorrido ao World Trade Center, em 2001, Nova Iorque. Actualmente está em fase de acabamento a intervenção realizada.	19

**Autor:** Joeeyyp, 2010 (?)

**Fonte:** <http://realmenwearaprons.info/wp-content/uploads/2011/05/groundZero.jpg>

- Fig. 18** - *Apropriação de "Terrain Vague" pelo Gran Circo Lar, entre 1987 e 1999, Brasília.* 21  
**Fonte:** Comunicação para SEU 2007 de Ana Medeiros, p.8. **Fonte original:** Arquivo Público do Distrito Federal.
- Fig. 19** - *"Terrain Vague" ao longo da periferia de Lisboa, misturando-se o edificado com o espaço ainda indefinido. Loures.* 22  
**Autor:** Cristina Cavaco, 2007 (?).  
**Fonte:** Comunicação para SEU 2007 de Cristina Cavaco, p.5
- Fig. 20** - *Espaço intersticial junto a uma infra-estrutura rodoviária, Amadora.* 22  
**Autor:** Cristina Cavaco, 2007 (?).  
**Fonte:** Comunicação para SEU 2007 de Cristina Cavaco, p.7
- Fig. 21** - *Espaço no centro de Lisboa com o seu antigo uso, a Feira Popular.* 23  
**Fonte:** Imagem satélite Google Earth, 2004.
- Fig. 22** - *Estado actual do espaço apresentado na imagem anterior. Um dos principais Vazios Urbanos de Lisboa, originado pela saída da função que albergava.* 23  
**Autor:** Paulo Carvalho Costa, 2008.  
**Fonte:** [http://1.bp.blogspot.com/\\_BcKnG\\_zCe\\_k/SgS-wwNXZhI/AAAAAAAAiMU/87lw-S1\\_Z0/s400/11+HPIM7514.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_BcKnG_zCe_k/SgS-wwNXZhI/AAAAAAAAiMU/87lw-S1_Z0/s400/11+HPIM7514.jpg)
- Fig. 23** - *Vazio Urbano existente na ilha de Veneza, onde quase não existe mais nenhum espaço livre, sem uso.* 24  
**Fonte:** Bing maps, 2011.
- Fig. 24** - *Prato della Valle em dia de mercado, principal praça de Pádua. É um "vazio" mas cheio de significado e simbolismo, tornou-se um "vazio útil".* 25  
**Autor:** José Sánchez, 2009.
- Fig. 25** - *Piazza San Marco com realização de actividades lúdicas. É o "vazio" mais significativo da cidade onde se insere, um "vazio útil".* 25  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Veneza, 2010.
- Fig. 26** - *Esquema sobre o útil e inútil; a regra e excepção; os vazios existentes nas cidades sobre a massa construída.* 25  
**Autor:** Pedro Fonseca Jorge, 2007.  
**Fonte:** Comunicação para SEU 2007 de Pedro Fonseca Jorge, p.3
- Fig. 27** - *Novas urbanizações realizadas em antigos espaços rurais, originando espaços indefinidos e vagos.* 29  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Montijo, 2011.
- Fig. 28** - *Espaço vago originado pela expansão para a periferia de um núcleo urbano. Deixou de ser rural, encontrando-se expectante sobre o seu futuro.* 30  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Moita, 2011.
- Fig. 29** - *Novos prédios à entrada de uma cidade, não se distinguindo limite de rural e urbano.* 30  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Montijo, 2011.
- Fig. 30** - *Novos prédios à entrada da cidade, representando a "manta de retalhos".* 31  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Montijo, 2011.
- Fig. 31** - *Vazios provocados pelo Eixo Norte-Sul. Vista do Alto da Faia, Telheiras, Lisboa.* 31  
**Autor:** José Manuel Carneiro, 2010.  
**Fonte:** <http://static.panoramio.com/photos/original/35870481.jpg>
- Fig. 32** - *"Terrain Vague" originado pela expansão urbana em torno do Eixo Norte-Sul.* 31  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 33** - *Requalificação de um vazio originado nos anos 70' pela passagem de uma auto-estrada no interior de uma vila. A ruptura causada pela auto-estrada, torna-se num eixo de ligação. Holanda.* 32  
**Fonte:** In Revista arq./a Nº 47/48, p.57.

- Fig. 34** – *Requalificação de um vazio originado nos anos 70' pela passagem de uma auto-estrada no interior de uma vila, devolvendo o espaço aos cidadãos, através de actividades lúdicas e comerciais. Holanda.* 32  
**Fonte:** In Revista arq./a Nº 47/48, p.53.
- Fig. 35** - *Vazio intersticial imposto por lei, como "espaço verde", mas não potenciando o usufruto deste por parte dos habitantes em torno.* 33  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Montijo, 2011.
- Fig. 36** - *Vazio intersticial imposto por regulamento, Sacavém.* 33  
**Autor:** Tiago Mota Saraiva, 2003.  
**Fonte:** [http://www.casadavizinha.eu/images/uploads/projects/1195061469\\_pic001.jpg](http://www.casadavizinha.eu/images/uploads/projects/1195061469_pic001.jpg)
- Fig. 37** - *Requalificação do vazio intersticial apresentado anteriormente, Sacavém.* 33  
**Autor:** Tiago Mota Saraiva, 2010.  
**Fonte:** [http://issuu.com/ateliernob/docs/086-093\\_\\_-ateliernob](http://issuu.com/ateliernob/docs/086-093__-ateliernob)
- Fig. 38** - *Porto de Baltimore em 1970, já com alguns espaços desactivados e abandonados. Toda esta área já foi entretanto requalificada e revitalizada.* 34  
**Fonte:** [http://www.kilduffs.com/Harbor\\_108\\_Baltimore\\_1970shot\\_PC.jpg](http://www.kilduffs.com/Harbor_108_Baltimore_1970shot_PC.jpg)
- Fig. 39** - *Vista área do brownfield das antigas fábricas da CUF, Barreiro.* 34  
**Fonte:** <http://quimiparque.8k.com/QuemSomos.html>
- Fig. 40** - *Antiga área portuária de reparação de barcos que se encontra desactivada e abandonada. Margueira, Almada, 2009.* 34  
**Fonte:** [http://restosdecoleccion.blogspot.com/2009\\_11\\_01\\_archive.html](http://restosdecoleccion.blogspot.com/2009_11_01_archive.html)
- Fig. 41** - *Antigo espaço portuário onde se realizou a Expo 98', Lisboa.* 35  
**Autor:** Parque Expo, 1993.  
**Fonte:** <http://www.portaldasnacoes.pt/item/projetos-integrados-de-requalificacao-ambiental/>
- Fig. 42** - *Espaço industrial obsoleto referente à Matinha e à antiga Fábrica Braço de Prata, Lisboa.* 35  
**Fonte:** Bing Maps, 2010.
- Fig. 43** - *Espaço expectante dentro do tecido urbano consolidado, Madrid.* 35  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 44** - *Espaço expectante numa área consolidada da capital alemã, Berlim.* 35  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 45** - *Espaço expectante em pleno centro alemão, Tacheles, Berlim.* 36  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 46** - *Espaço fechado que se encontra expectante desde a saída da FIL, Rua da Junqueira, Lisboa.* 36  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 47** - *Espaço expectante vedado em pleno centro lisboeta, Entrecampos, Lisboa.* 36  
**Fonte:** Bing Maps, 2010.
- Fig. 48** - *Aeroporto Tempelhof desactivado, localizado dentro da cidade de Berlim. Actualmente contém algumas hortas urbanas, enquanto não decidem o que fazer.* 37  
**Autor:** Jaime Sánchez, 2011.
- Fig. 49** - *Possibilidade de integrar o espaço respectivo do Aeroporto da Portela numa estrutura verde da cidade.* 37  
**Autor:** Nuno Portas  
**Fonte:** In *Vazios Urbanos*, Trienal de Arquitectura de Lisboa, p.143.
- Fig. 50** - *Desenhos de Aldo Van Eyck para os brinquedos a instalar nos parques infantis criados.* 38  
**Fonte:** <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-play-furniture/>
- Fig. 51** - *Vazio reestruturado como parque infantil por Aldo Van Eyck, Amesterdão.* 38  
**Fonte:** <http://www.flickr.com/photos/87935308@N00/4147121422/sizes/z/in/photostream/>

- Fig. 52** - Primeiro parque infantil realizado por Aldo Van Eyck, Bertelmanplein, Amesterdão. 39  
**Fonte:** <http://www.visual-art-research.com/wp-content/uploads/2010/04/Bertelmanplein-kl-1955-03-264x300.jpg>
- Fig. 53** - Vazio reestruturado como parque infantil por Aldo Van Eyck, Amesterdão. 39  
**Fonte:** [http://3.bp.blogspot.com/\\_Umb2xM963hY/TBDVdUBjw0I/AAAAAAAAALs/AMJL0zhIFQ8/s1600/aldo+van+eyck+0002.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_Umb2xM963hY/TBDVdUBjw0I/AAAAAAAAALs/AMJL0zhIFQ8/s1600/aldo+van+eyck+0002.jpg)
- Fig. 54** - Planta dos parques infantis realizados até 1961, Amesterdão. 39  
**Fonte:** <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-esigns/>
- Fig. 55** - Plano da primeira fase de intervenção, 14 pontos de actuação em vazios urbanos, Saragoça. 40  
**Fonte:** <http://www.mercedes.es/images/News/Estonoesunsolar.jpg>
- Fig. 56** - Transformação em espaço de interacção social e ponto de encontro de um dos vazios urbanos, Saragoça. 40  
**Autor:** Patrizia di Monte, 2010.  
**Fonte:** <http://www.mercedes.es/images/News/Estonoesunsolar.jpg>
- Fig. 57** - Transformação de um dos vazios urbanos em espaço de jogos infantis, Saragoça. 41  
**Autor:** Patrizia di Monte, 2010.  
**Fonte:** <http://www.iuroquetasdemar.org/wp/?p=2684>
- Fig. 58** - Transformação de um dos vazios urbanos em espaço de infantil, Saragoça. 41  
**Autor:** Patrizia di Monte, 2010.  
**Fonte:** <http://www.iuroquetasdemar.org/wp/?p=2684>
- Fig. 59** - Primeira intervenção deste projecto fora do casco histórico, actuando num espaço expectante da cidade. Saragoça. 41  
**Autor:** Patrizia di Monte, 2011.  
**Fonte:** <http://www.casetas.org/alcaldia/>
- Fig. 60** - Intervenção fora do casco histórico de Saragoça. 41  
**Autor:** Patrizia di Monte, 2011.  
**Fonte:** <http://www.smart-urban-stage.com/#/de/urban-stage/>
- Fig. 61** - Reconstituição da cidade de Lisboa conquistada pelo rei Afonso Henriques em 1147. 48  
**Fonte:** In Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade, p.97
- Fig. 62** - Vista de Lisboa no final do séc. XVI. (G. Braunio, Civitates Orbis Terrarum). 49  
**Fonte:** In Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade, p.12
- Fig. 63** - Planta de João Tinoco de 1650, com destaque das intervenções manuelinas e muralha fernandina. 49  
**Fonte:** In Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade, p.17
- Fig. 64** - Plano da Baixa Pombalina por Eugénio dos Santos, Carlos Mardel e E. S. Poppe. 50  
**Fonte:** <http://www.ordemengenheiros.pt/pt/centro-de-informacao/dossiers/historias-da-engenharia/dimensoes-e-replicas-intemporais-do-terramoto-de-1755/>
- Fig. 65** - Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus Subúrbios, 1807-1826. 50  
**Fonte:** Arquivo do centro de cartografia FAUTL
- Fig. 66** - "Vista da Cidade de Lisboa tomada da Junqueira". Pintura de Henri L'Évêque, 1816. 50  
**Fonte:** In Actas das Sessões II Colóquio Temático: "Lisboa Ribeirinha", p.148
- Fig. 67** - Planta da Cidade de Lisboa e de Belém, 1834. 51  
**Fonte:** Arquivo do centro de cartografia FAUTL
- Fig. 68** - Inauguração da linha férrea Lisboa-Carregado em 1856 de Roque Gameiro. 51  
**Fonte:** <http://www.arqnet.pt/portal/portugal/liberalismo/lib1853.html>
- Fig. 69** - Caminho de Ferro Americano, percurso entre Rossio e Belém, junto ao rio. 52  
**Autor:** Chaves Cruz, 1880.  
**Fonte:** In Bellem Belém Reguengo da Cidade, p.21



- Fig. 70** - Planta da cidade de Lisboa, de J. F. M. Palma, com nova linha da circunvalação e administrativa, caminhos-de-ferro e nova linha de costa, 1898. 52  
**Fonte:** In Bellem Belém Reguengo da Cidade, p.10
- Fig. 71** - Frente marginal entre Terreiro do Paço e Torre de Belém, em 1890-1905. 53  
**Fonte:** In Lisboa. Conhecer, Pensar, Fazer Cidade, p.106
- Fig. 72** - Planta com a localização do plano das Avenidas Novas e Campo Grande, 1903. 55  
**Fonte:** In Lisboa. Conhecer, Pensar, Fazer Cidade, p.62
- Fig. 73** - Planta da Exposição do Mundo Português, Lisboa, 1940. 55  
**Fonte:** <http://imagensdo passado.blogspot.com/2009/04/exposicao-mundo-portugues-1940.html>
- Fig. 74** - Vista área sobre a frente ribeirinha requalificada para a exposição, Belém, Lisboa. 55  
**Autor:** Mário Novais, 1940.  
**Fonte:** Mário Novais Photographic Studio in Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian
- Fig. 75** - Auto-estrada Lisboa-Cascais, 1944. 56  
**Fonte:** <http://i237.photobucket.com/albums/ff84/Pelha/Autoestradadecascais.jpg>
- Fig. 76** - Gare Marítima de Alcântara. 56  
**Autor:** Américo Estorninho, 1970.  
**Fonte:** [http://1.bp.blogspot.com/\\_7fkEU8QYw6U/S7PNQk41jpl/AAAAAAAAAKLw/IGADKYaj15g/s1600/AE-15.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_7fkEU8QYw6U/S7PNQk41jpl/AAAAAAAAAKLw/IGADKYaj15g/s1600/AE-15.jpg)
- Fig. 77** - Carta Militar do lado oriental de Lisboa, 1973. 56  
**Fonte:** Arquivo do Centro de Cartografia FAUTL.
- Fig. 78** - Mapa rodoviário da AML no final da década de 60'. 58  
**Fonte:** Adaptação do mapa XI.2 do Atlas da AML, p.232
- Fig. 79** - Inauguração da Ponte 25 de Abril desde Almada. 59  
**Fonte:** Arquivo do Diário de Notícias, 6 de Agosto de 1966
- Fig. 80** - Expansão de urbanizações suscitadas pela construção da Ponte 25 de Abril e A2, em Almada. 60  
**Autor:** Barragon, 2009.  
**Fonte:** [http://v4.cache8.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/22079540.jpg?redirect\\_counter=2](http://v4.cache8.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/22079540.jpg?redirect_counter=2)
- Fig. 81** - Fotografia de Alcântara da organização e espaço dos contentores de carga. 60  
**Fonte:** [http://www.portodelisboa.com/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA](http://www.portodelisboa.com/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA)
- Fig. 82** - Vazio Urbano situado junto ao porto de Lisboa, na Av. Infante D. Henrique. 61  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 83** - Vazio Urbano entre armazéns industriais abandonados, na franja ribeirinha, junto ao porto de Lisboa. 61  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 84** - Imagem de urbanizações construídas na Cova da Piedade, Almada, à saída da A2. 62  
**Autor:** J. Saraiva da Costa, 2009.  
**Fonte:** <http://static.panoramio.com/photos/original/19182802.jpg>
- Fig. 85** - Congestionamento no Rato, no interior da cidade lisboeta. 63  
**Autor:** Mário Tomé, 2009.  
**Fonte:** [http://www.flickr.com/photos/mario\\_paulo\\_tome/4134894434/sizes/o/in/photostream/](http://www.flickr.com/photos/mario_paulo_tome/4134894434/sizes/o/in/photostream/)
- Fig. 86** - Antigo espaço portuário na zona de Santos, que actualmente se encontra vazio e abandonado, em que diversos armazéns dos mais pequenos e afastados do rio albergam actividades várias. 64  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 87** - Congestionamento (diário) no IC19, uma das principais vias de acesso a Lisboa, pelo lado noroeste. 64  
**Fonte:** <http://algueirao-memmartins.blogspot.com/2009/04/sintra-ultrapassou-populacao-de-lisboa.html>
- Fig. 88** - Mapa rodoviário da AML, entre 1994 e 1995. 65

**Fonte:** Adaptação do Mapa XI:3 do Atlas da AML, p.232

**Fig. 89** - *Estacionamento abusivo no centro histórico de Lisboa, devido ao aumento do uso automóvel, diminuindo a qualidade de espaço urbano dedicado ao peão.* 66

**Autor:** FJorge, 2009.

**Fonte:** <http://cidadaniaix.blogspot.com/2009/08/rua-de-uma-escola-em-lisboa.html>

**Fig. 90** - *Imagem do projecto vencedor do Concurso de Ideias lançado pela AAP, da autoria de Carlos Marques, Rosa Silva e José Aguiar.* 67

**Fonte:** In Lisboa, a Cidade e o Rio, Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa, p.34

**Fig. 91** - *Vista Sul do Centro Cultural de Belém.* 67

**Autor:** Ricardo Figueira, 2004.

**Fonte:** <http://funchal.blogspot.com/2004/07/fotografia-do-dia-159.html>

**Fig. 92** - *Imagem da reconversão das Docas de Alcântara.* 69

**Fonte:** <http://vmago.spaceblog.com.br/r/428/01-Lisboa-Fotos/12/ao>

**Fig. 93** - *Imagem de zona pedonal junto ao rio no Parque das Nações.* 69

**Autor:** Fotografia de autoria própria, Lisboa, 2011.

**Fig. 94** - *Mapa geral da reconversão feita no espaço oriental da cidade, actualmente designado Parque das Nações.* 69

**Autor:** Fotografia de autoria própria, Lisboa, 2011.

**Fig. 95** - *Imagem da Ponte Vasco da Gama a entrar em Lisboa.* 70

**Autor:** Fotografia de autoria própria, Samouco, 2011.

**Fig. 96** - *Rede de mobilidade existente na AML em 2001.* 70

**Fonte:** Mapa XI.1 do Atlas da AML, p.230.

**Fig. 97** - *Imagem da Avenida João XXI, a principal do Parque das Nações.* 71

**Autor:** Fotografia de autoria própria, Lisboa, 2011.

**Fig. 98** - *Expansão contínua da cidade do Montijo, derivada pela enorme procura após a construção da Ponte Vasco da Gama.* 72

**Autor:** Fotografia de autoria própria, Montijo, 2011.

**Fig. 99** - *Frente Ribeirinha entre Museu da Electricidade e Docas de Alcântara, Lisboa.* 73

**Autor:** José Sánchez, 2010.

**Fig. 100** - *Limpeza do antigo espaço industrial para receber o evento da Expo 98', Lisboa.* 73

**Autor:** Parque Expo S.A.

**Fonte:** [http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque\\_das\\_nacoes/projecto/como\\_era/Imagem\\_5.jpg](http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque_das_nacoes/projecto/como_era/Imagem_5.jpg)

**Fig. 101** - *Actual espaço do Parque das Nações.* 73

**Autor:** Parque Expo S.A.

**Fonte:** [http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque\\_das\\_nacoes/historia\\_patrimonio/requalificacao\\_ambiental/projetos\\_integrados/apresentacao.jpg](http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque_das_nacoes/historia_patrimonio/requalificacao_ambiental/projetos_integrados/apresentacao.jpg)

**Fig. 102** - *Planta do projecto actualmente a decorrer entre Cais do Sodré e Terreiro do Paço, Lisboa.* 74

**Fonte:** [http://www.parqueexpo.pt/out/put\\_efile.aspx?id\\_file=1424](http://www.parqueexpo.pt/out/put_efile.aspx?id_file=1424)

**Fig. 103** - *Imagem virtual da requalificação prevista para a Ribeira das Naus, Lisboa.* 74

**Fonte:** [http://www.parqueexpo.pt/output\\_efile.aspx?id\\_file=1417](http://www.parqueexpo.pt/output_efile.aspx?id_file=1417)

**Fig. 104** - *Imagem virtual da proposta vencedora para o novo Terminal de Cruzeiros de St. Apolónia, Lisboa.* 74

**Fonte:** [http://3.bp.blogspot.com/\\_KqNAXLtxODQ/THam74KHmxI/AAAAAAAAAYY/yuvI66uA-sc/s1600/terminal\\_cruzeiros.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_KqNAXLtxODQ/THam74KHmxI/AAAAAAAAAYY/yuvI66uA-sc/s1600/terminal_cruzeiros.jpg)

**Fig. 105** - *Palácio Marialva.* 75

**Autor:** A. Salgado, 1945

**Fonte:** In Bellem Belém Reguengo da Cidade, p.100

**Fig. 106** - *Fotografia do Pavilhão dos Portugueses no Mundo, erguido para a exposição de 1940, Lisboa, 1955.* 75

**Fonte:** <http://imagensdopassado.blogspot.com/2009/04/exposicao-mundo-portugues-1940.html>

- Fig. 107** - *Entrada principal do CCB, de frente para a Praça do Império.* 76  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Lisboa, 2011.
- Fig. 108** - *Vista nordeste do CCB, onde se destacam as suas fachadas opacas e aspecto maciço.* 76  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Lisboa, 2011.
- Fig. 109** - *Principal terraço Sul do CCB, com esplanada e vista para o rio.* 76  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Lisboa, 2011.
- Fig. 110** - *Imagem virtual do projecto para o CCB com a sua segunda parte que não chegou a ser realizada.* 76  
**Autor:** Gregotti Associatti e Risco, 2007.  
**Fonte:** [http://www.risco.org/pt/02\\_10\\_ccb4e5.html](http://www.risco.org/pt/02_10_ccb4e5.html)
- Fig. 111** - *O Aterro da Boavista antes da abertura da Av. D. Carlos I.* 77  
**Fonte:** In Revista Sociedade e Território Nº24 "Que rumos para o urbanismo?", p.67
- Fig. 112** - *Planta do Aterro da Boavista em 1908.* 77  
**Fonte:** Galeria Flickr OASRS, 2010. <http://www.flickr.com/photos/oasrs/5161584048/in/set-72157625347801374/>
- Fig. 113** - *Planta da proposta elaborada por António R. G. Lamas.* 78  
**Fonte:** In Revista Sociedade e Território Nº24 "Que rumos para o urbanismo?", p.70
- Fig. 114** - *Vista aérea do estado actual do Aterro da Boavista, Lisboa.* 78  
**Fonte:** Bing Maps, 2011.
- Fig. 115** - *Maqueta do projecto proposto por Norman Foster para o Aterro da Boavista.* 79  
**Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=154763>
- Fig. 116** - *Esquema de acessos do projecto proposto por Norman Foster para o Aterro da Boavista.* 79  
**Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=154763>
- Fig. 117** - *Esquema funcional e praça do projecto proposto por Norman Foster para o Aterro da Boavista.* 79  
**Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=154763>
- Fig. 118** - *Maqueta da proposta de intervenção do atelier Aires Mateus para o Aterro da Boavista.* 80  
**Fonte:** Galeria Flickr OASRS, 2010.
- Fig. 119** - *Maqueta do projecto da nova sede da EDP para um dos quarteirões do Aterro da Boavista.* 80  
**Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=26507738#post26507738>
- Fig. 120** - *Imagem virtual da cobertura da praça proposta na nova sede da EDP, no Aterro da Boavista.* 80  
**Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=26507738#post26507738>
- Fig. 121** - *Imagem virtual dos espaços verdes propostos para o edifício da nova sede da EDP, no Aterro da Boavista.* 80  
**Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=26507738#post26507738>
- Fig. 122** - *O antes e depois de uma intervenção num Vazio Urbano e frente marítima, unificando o tecido urbano envolvente, Seattle, EUA.* 87  
**Fonte:** [http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.showprojectbigimages&img=4&pro\\_id=122](http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.showprojectbigimages&img=4&pro_id=122)
- Fig. 123** - *Intervenção num brownfield e na frente de rio junto a este, criando uma centralidade até então inexistente nesta cidade, Melbourne, Austrália.* 87  
**Fonte:** In The Public Change, pp. 204-205
- Fig. 124** - *Vazio Urbano na rua da Artilharia Um, no interior da cidade lisboeta.* 88  
**Autor:** Fernando Lamy, 2007.  
**Fonte:** <http://static.panoramio.com/photos/original/949390.jpg>
- Fig. 125** - *Pedonalização de uma rua do centro histórico de Curitiba, Brasil. A primeira operação de acupuntura urbana que Jaime Lerner realizou.* 89

**Autor:** RioPreto, 2010.

**Fonte:**

[http://v4.cache2.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/42499816.jpg?redirect\\_counter=2](http://v4.cache2.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/42499816.jpg?redirect_counter=2)

- Fig. 126** – *Imagem representativa do que se entende por frente ribeirinha lisboeta.* 90  
Elaboração própria.
- Fig. 127** - *Esquemas representativos da estratégia urbana de actuar num conjunto de vazios urbanos da frente ribeirinha lisboeta, como conexão entre as várias partes da cidade e superação da barreira existente.* 90  
Elaboração própria.
- Fig. 128** - *Imagem de um dos acessos cobertos entre a rua principal e Il Pallio.* 92  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Siena, 2010.
- Fig. 129** - *Imagem de um sottoportego.* 93  
**Autor:** Fotografia de autoria própria, Veneza, 2010.
- Fig. 130** - *Imagem da intervenção realizada num antigo espaço portuário, Copenhaga, Dinamarca.* 97  
**Autor:** BIG, 2003.  
**Fonte:** <http://www.big.dk/projects/bad/>
- Fig. 131** - *Identificação da área de estudo dentro de Lisboa.* 98  
Elaboração própria.
- Fig. 132** - *Esquema das duas barreiras existentes na área de intervenção.* 98  
Elaboração própria.
- Fig. 133** - *Imagem de uma das passagens pedonais da Av. Índia para a margem do rio, Lisboa.* 98  
**Autor:** José Sánchez, 2010.
- Fig. 134** - *Imagem do Vazio Urbano a intervir, entre a Cordoaria e CCL, entre a Rua da Junqueira e a Av. Índia, Lisboa.* 100  
**Autor:** José Sánchez, 2010.
- Fig. 135**- *Planta do projecto proposto para o Vazio Urbano entre a Cordoaria e CCL.* 101

## **PALAVRAS-CHAVE**

*Terrain Vague*, Vazio Urbano, Espaços Expectantes, Obsoleto, Relações, Recuperação de Espaços, Espaço Público, Espaços de Oportunidade, Revitalização, Requalificação





## RESUMO

Nesta dissertação discute-se o problema dos *Vazios Urbanos*, actualmente presente em muitas cidades, como hipótese de requalificação e revitalização urbanas.

Analisaram-se diversos autores, procurando clarificar o que se entende por *Vazio Urbano* e como são vistos (ou não) pela sociedade e pela cidade. Nestes espaços esquecidos da cidade, o objectivo essencial consistiu em perceber como recuperá-los e como intervir. Discorre-se sobre as formas como este tipo de espaços apareceram na cidade e se desenvolveram, estabelecendo uma divisão tipológica, sistematizando as diferenças que contêm e como podem ser vistos pela cidade.

Procura-se perceber os seus contextos no quadro da área metropolitana de Lisboa e como podem os *Vazios Urbanos* contribuir para a cidade de Lisboa ganhar habitantes e se tornar mais sustentável. Para poder analisar e perceber estes espaços e como surgiram na cidade em concreto, procedeu-se primeiro a uma investigação histórica das formas do assentamento de Lisboa e a uma análise focada, principalmente, na segunda metade do século XX. Analisou-se como esta cidade se foi alterando e expandindo ao longo do tempo, como evoluiu, que influências sofreu e que consequências urbanísticas causaram o desenvolvimento do porto e dos transportes em Lisboa.

Adoptou-se para o desenvolvimento do projecto uma estratégia já usada em diversos casos europeus e em diversas escalas e onde teve sucesso a revitalização do tecido urbano em que se inseriam. Trata-se de uma estratégia de acupunctura urbana, muito decisiva para a reforma da malha urbana em que ocorre. Procurou-se estabelecer um conjunto de pontos de actuação, de modo a permitirem uma recuperação da cidade mais rápida, com melhores condições de vida ao poderem prestar apoio não só a nível de bairro mas também a toda a cidade ou a uma grande parte dela, pois distribuem-se ao longo da mesma, paralelamente ao rio. As intervenções nestes espaços focam-se nas necessidades do local onde se situam.



**ABSTRACT**

The main topic discussed in this thesis is the urban voids problem. Currently we can find this problem in many cities and, rather than problems, they can be seen as an urban regeneration opportunity.

In order to clarify what we understand as urban void, how are they seen by society and the city, several thesis from different authors were analyzed. In these forgotten spaces the main goal was to understand how can we act and regenerate them. It is also discussed the different ways that these spaces arise in the city and how they have been developed. With this base it is tried to establish a typology division, regarding the differences between them and the several ways they can be seen by the city.

Special emphasis was made in understanding the urban voids in the Lisbon Metropolitan area and how could they work in order to help the city to recover population and be more sustainable. In order to analyze and understand these spaces and how they emerged in this particular city, a historical research was made concerning the several settlements types that happened in Lisbon and focusing mainly in the second half of the twentieth century. Different aspects of Lisbon were also studied, how this city has changed in the course of history, what were the main influences, what urban consequences caused the development of the port and the different transportation methods.

For the development of the project a well known strategy used in different projects in Europe concerning very different scales where the urban tissue regeneration was well succeeded was applied. This strategy is known as *urban acupuncture*, crucial for the regeneration of the urban tissue where it occurred. This technique consist in establishing a set of intervention spaces in order to allow faster urban regeneration. The technique seeks to find a balance in where to get better life conditions by giving equipment not just in a neighborhood level, but also to the whole in the surrounding area since they are distributed all around, in a parallel axis to the river, and in some cases even the whole city.









## 1.1 PROBLEMA

Na segunda metade do século XX assistiu-se ao aumento desenfreado de várias metrópoles europeias, tornando muitas cidades em redor da capital metropolitana em periferias da mesma ou criando novas cidades a partir da expansão de pequenas aglomerações, afastando cada vez mais as pessoas do centro, apesar de trabalharem nele. Assistiu-se a uma fragmentação das funções na cidade, em que o centro perdeu habitação e passou a ser constituído por escritórios, enquanto as indústrias se deslocaram para pólos periféricos, em torno de nós de auto-estradas.

Em Portugal, algo de similar aconteceu com a cidade de Lisboa. Esta, à medida que ia ganhando população, não tinha capacidade de resposta para a procura de habitação que havia, possibilitando apenas a permanência duma classe alta na cidade. Deste modo, foram-se desenvolvendo periferias na margem norte e, posteriormente, com o desenvolvimento de infra-estruturas rodoviárias e o aumento do poder de compra, outras mais longe da capital. Esta área metropolitana torna-se insustentável e problemática; o transporte público não acompanhou o desenvolvimento urbano e a procura registada, assim como a transformação e consumo de solo para usos urbanos aumentou muito, alterando drasticamente antigas zonas rurais.

Actualmente, Lisboa é capital de uma área metropolitana que cresce cada vez mais, enquanto a cidade em si perde cada vez mais população! É uma cidade habitada/vivida durante o dia, que morre à noite. Este processo é designado de “*shrinking city*”<sup>1</sup>. A expansão

---

*Shrinking city* corresponde à contracção demográfica da capital de uma área metropolitana, enquanto as suas periferias e a própria área metropolitana aumentam de população.<sup>1</sup>

das periferias de Lisboa poderia fazer sentido se não houvesse mais espaço livre no interior de Lisboa, se não houvesse diversos terrenos abandonados, degradados, espaços de ninguém. Mas estes existem e são espaços expectantes, que esperam ver o seu papel na cidade mudar, esperam poder dar um novo rumo à cidade.

Importa questionar qual a necessidade de a cidade continuar a crescer e expandir-se além dos seus limites, quando as pessoas trabalham em Lisboa e todos os dias têm de vir para o seu centro!

A cidade de Lisboa é uma cidade em crise habitacional desde a década de 80' e, hoje em dia, continua a perder habitantes. No entanto, existem diversos espaços a requalificar, regenerar e re-habitar, podendo-se inverter esta crise que a cidade enfrenta. São exemplos destes espaços: (i) os que, ao se encontrarem dentro de um tecido urbano consolidado, apresentam na sua maioria uma história, um passado, uma memória; (ii) os espaços degradados, abandonados, inseguros, desqualificados, por vezes sem um limite claro, outras vezes fechados em si mesmos, alastrando-se a sua degradação ao tecido urbano; (iii) os espaços que podem servir como nós de encontro e união da cidade e dos seus habitantes, como espaço social que traz nova vida à cidade.

## 1.2 PRINCIPAL OBJECTIVO

Pretende-se aqui demonstrar, através de um exercício de projecto, como estes espaços representam uma oportunidade para que a cidade volte a ser habitada, criando novos fluxos.

A cidade não pode ficar estagnada ou entrar em decadência pela memória de um passado, mas sim ter como base essa história,

essa memória, como condição para poder avançar. Assim, o intuito é perceber como a cidade pode crescer a partir do seu interior, renascendo e recuperando habitantes. Perceber como é possível redensificá-la para que tal aconteça, para que o seu crescimento em direcção às periferias estanque, crescendo assim e de novo a partir de si própria, construindo no construído e nos espaços ainda vagos do seu interior.

Com tanto espaço livre dentro da cidade, porque as pessoas precisam de ir para a periferia? Porquê a expansão da cidade para fora dos seus limites, quando existem espaços vagos? Porquê o aumento de infra-estruturas de acesso, se no interior da cidade há espaços onde podem habitar pessoas que todos os dias vêm para Lisboa para trabalhar e onde, mais fácil e rapidamente, poderiam chegar ao seu local de trabalho, a pé ou de transportes públicos?

Como combater o efeito *shrinking city* que sucede em Lisboa e como reverter este processo de decadência? Como recuperar estes espaços para que apresentem o efeito desejado e, de facto, constituam numa solução de *retrofitting*<sup>2</sup> (redensificação) da cidade, oferecendo condições que captem novos habitantes e funções?

Estas são as questões vitais para esta dissertação e para o projecto apresentado.

A ideia é justamente mostrar que Lisboa pode ser uma cidade sustentável, evitando ou reduzindo o nível dos movimentos pendulares que actualmente provoca e o desordenamento do território fomentado pela “suposta” falta de espaço no seu interior. Acredita-se que a

---

<sup>2</sup> *Retrofitting* consiste justamente na ideia de que a cidade tem capacidade para se expandir a partir do seu interior, redensificando-a. Expressão usada por Joan Busquets aquando do encontro “Património Natural e Cultural: Construção e Sustentabilidade!”, em Outubro de 2010, para se referir à possibilidade que as cidades têm de se reestruturarem, permitindo “repensar a cidade para o futuro”, incluindo as “questões da sustentabilidade e da devolução das cidades aos cidadãos”

cidade tem capacidade para abrigar uma maior densidade de pessoas do que actualmente abriga, com melhores condições de habitabilidade, de qualidade de espaço público ou de lazer e de encontro.

No entanto deve-se pensar estes espaços expectantes em planos de conjunto e actuar pontualmente através de acupuncturas urbanas, soluções que, acredita-se, podem conseguir reverter o efeito de encolhimento populacional da cidade.







## 2.1. INTRODUÇÃO

Na segunda metade do século XX, deu-se o aparecimento de vários e grandes espaços vazios, desocupados, degradados e abandonados, no interior da cidade. Alguns bem localizados que permitem a aproximação da cidade ao rio, outros perto do centro, outros ainda perto de nós intermodais, bem ligados ao transporte público. No entanto, a cidade em vez de olhar para o seu interior, para estes buracos na cidade, limitou-se a crescer em direcção aos seus limites e periferias, a crescer explosivamente, para fora. Mas porque a cidade deve crescer explosivamente e assim morrer no seu interior, em vez de crescer implosivamente?

Este crescimento em direcção à periferia e o aparecimento de outras cidades periféricas, sem ordenamento, tornou-se insustentável, sobretudo quando existem espaços disponíveis no seu interior, que são oportunidades únicas para reunificar, requalificar, regenerar e de trazer novas pessoas para a cidade, criando novas relações. Ao aproveitar esta oportunidade, a cidade pode voltar a ser lida como um todo, crescendo e desenvolvendo-se de forma sustentável, pois diminui as distâncias, o impacto do tráfego e melhora as acessibilidades entre novas áreas e o centro.

Torna-se então necessário entender estes *Vazios Urbanos*<sup>3</sup> e estruturá-los, recuperando-os enquanto vazios, sem ou com edificação, como espaços de encontro e de união entre as diversas partes da cidade que se encontram fragmentadas e carentes de espaços públicos, ajudando a (re)viver a cidade.

---

<sup>3</sup> Expressão abreviada daqui em diante como V.U.'s

## 2.2. O QUE SE ENTENDE POR *VAZIO URBANO*

Uma das primeiras definições e reflexões sobre este tipo de espaços em arquitectura, tal como eles são, espaços esquecidos e renegados pela cidade mas que representam uma oportunidade para a revitalização da mesma, foi apresentada em 1995 através de uma reflexão do arquitecto Solá-Morales, que propôs uma visão muito clara sobre o que consistiam estes espaços (que não tinham necessariamente de se encontrar vazios), conseguindo consequentemente chegar a uma definição que abrange todos os diferentes tipos de espaços inseridos nos *Vazios Urbanos*<sup>4</sup>.



Fig. 1 - Imagem de paisagem industrial em Chicago. David Plowden, 1985.

O que despertou a sua atenção para estes espaços presentes na cidade foi a visão de alguns fotógrafos nos anos 70'. Esses aperceberam-se da (omni)presença estética destes espaços e deram a ver as cidades por outro ponto de vista, fotografando estas áreas abandonadas, vazias da cidade, paradas no tempo, no passado.

Foi através de várias imagens destes terrenos que Solá-Morales começou a estabelecer ideias e juízos sobre estes espaços que começaram a ser vistos como objectos de um novo interesse disciplinar (e pela sociedade).

Solá-Morales definiu este conceito em duas palavras: *Terrain Vague*<sup>5</sup>. Ele recorreu a estas duas palavras francesas, para definir estes espaços, devido ao carácter ambíguo das mesmas. Permitem abranger espaços urbanos ou com carácter mais rural e espaços com limites bem definidos ou, por contrário, bastante indefinidos.

<sup>4</sup> Definição dada por Solá-Morales no seu artigo "*Terrain Vague*", no livro *territórios*, mas publicado originalmente in *Anyplace*, Anyone Corporation, Nova Iorque/The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1995, pp. 118-123

<sup>5</sup> *Idem, Ibidem*

Solá-Morales começou por usar a expressão “*Terrain*” por ter um carácter urbano, referindo-se esta palavra, primeiro a uma “...*extensão de solo de limites precisos, edificável, na cidade*”. Em segundo lugar, esta mesma palavra refere-se também a “...*extensões maiores, talvez menos precisas; está ligada à ideia física de uma porção de terra na sua condição expectante, potencialmente aproveitável mas já com algum tipo de definição na sua propriedade à qual nós somos alheios*”.

A segunda expressão usada (“*Vague*”) tem diversos sentidos. Primeiro diz respeito à ideia de movimento, oscilação, instabilidade e flutuação. *Vague* traduz a noção de espaço “...*vazio, desocupado mas também livre, disponível, descomprometido. [...] Vazio, [...], como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa*”. Solá-Morales defendeu o potencial que estes espaços encerram pela ausência de uso e de actividade, de vida, que permitem assim uma certa liberdade e expectativa sobre o que estes espaços podem trazer para a cidade. *Vague* significa também “...*indeterminado, impreciso, desfocado, incerto*”. Considerou que estes espaços, apesar de indefinidos e incertos, não transmitem uma mensagem apenas negativa, pois ao terem limites indefinidos contêm uma mensagem de mobilidade, tempo livre e de liberdade. O terceiro significado da expressão está relacionado com a condição destes espaços na cidade. “*São lugares obsoletos nos quais só certos valores residuais parecem manter-se apesar do seu completo desafecto à actividade da cidade. São, em definitivo, lugares exteriores, estranhos, que ficam de fora dos circuitos, das estruturas produtivas*”.

Os *Terrain Vague* são caracterizados por uma falta de integração eficaz na cidade, “...*são ilhas interiores esvaziadas de actividade*”, são espaços esquecidos “...*que permanecem fora da dinâmica*



Fig. 2 - “*Terrain Vague*” em Roterdão. John Davies, 1970.



Fig. 3 - Imagem de “*Terrain Vague*” em Barcelona. Manolo Laguillo, 1980.



Fig. 4 - Imagem de “Terrain Vague” em IBA Emscher Park. Berthold Franzmann, 2010 (?).

*urbana. Convertendo-se em áreas simplesmente desabitadas, inseguras, improdutivas. [...] lugares estranhos ao sistema urbano, [...] que aparecem como contra-imagem da cidade, tanto no sentido da sua crítica como no sentido da sua alternativa possível”.*

Desde esta definição inicial, procedeu-se a uma análise a outros autores, que abordaram este tema ao longo dos últimos anos. Começa-se por Luc Lévesque, que publicou um artigo em 2002<sup>6</sup>, no qual aborda os *Terrain Vague* como material, a partir da análise de duas visões opostas.

Solo urbano<sup>7</sup> é um recurso limitado, não se pode expandir eternamente e como tal deveria ser aproveitado o melhor possível. No entanto, o que se verifica na maioria das cidades é um grande desaproveitamento do solo urbano, ao terem tantos “buracos” no seu tecido urbano. Como tal, analisar-se-á o ponto de vista de Lévesque a partir desta ideia.

A primeira visão é de que os *Vazios Urbanos* representam uma desordem na cidade, representam uma deterioração sócio-económica e abandono. Simbolizam estagnação económica e muitas vezes deixam-se chegar à decadência urbana por não corresponderem ao ideal da cidade. A segunda visão vai mais de encontro à ideia de Solà-Morales, em que estes espaços mostram o seu potencial como espaços de liberdade numa cidade standardizada, regularizada, capitalista. Consideram que assim os *Terrain Vague* oferecem espaço para uma apropriação espontânea e criativa e usos informais que de outra maneira dificilmente encontrariam o seu lugar na cidade. Vêm

<sup>6</sup> Artigo *The ‘terrain vague’ as material – some observations*, da autoria de Luc Lévesque, consultado no site [http://www.amarrages.com/textes\\_terrain.html](http://www.amarrages.com/textes_terrain.html) mas publicado originalmente in *House Boats/Occupations Symbiotique*, Hull/Gatineau, AXENÉO7, pp. 6-7

<sup>7</sup> Entende-se solo urbano como aquele para o qual é reconhecida vocação para o processo de urbanização e nele se compreendem os terrenos urbanizados ou cuja urbanização seja programada

assim os *Terrain Vague* como lugares potencialmente abertos a modos alternativos de viver e experimentar a cidade. Esta visão arrisca-se a ser uma ideia romântica, que se pode tornar desconexa da realidade. Lévesque considera que ambas as visões são limitadas, cada uma da sua maneira, por um grau de idealismo.

Relativamente à ideia então dos *Terrain Vague* como material, torna-se necessário perceber as qualidades normalmente associadas a estes, para tentar capturar dimensões conceptuais e experienciais, para uma “cidade aberta”, definindo novas oportunidades para as intervenções urbanas.

A professora Sofia Morgado, na sua tese de doutoramento<sup>8</sup>, tratou do tema dos vazios e de como estes influenciaram a formação de uma metrópole. Defendeu-os como uma ausência na cidade extremamente forte por consistirem em grandes espaços com alto valor e de variadas características morfológicas. Entendeu que apesar de aparentemente não terem um sentido, um significado, tornaram-se em elementos que são cada vez mais evidentes e protagonistas no que diz respeito à formação das metrópoles.

Abordou o carácter expectante dos espaços não ocupados da cidade, que permanecem livres apesar das diversas potencialidades que apresentam. Têm como um dos principais valores o seu “...*acceso privilegiado debido a las redes infraestructurales que, primero, permitieron su localizacion pero que, temporalmente, no están a ella eficientemente conectados*”<sup>9</sup>.



Fig. 5 - Vazio Urbano existente junto à linha férrea de cintura de Lisboa, no centro da cidade. Bing Maps, 2010.

<sup>8</sup> Tese de doutoramento intitulada “*Protagonismo de la Ausencia – Interpretación Urbanística de la Formación Metropolitana*”, 2005

<sup>9</sup> *Idem*, p.285



Fig. 6 - Vazio Urbano no centro de Lisboa. Bing Maps, 2011.



Fig. 7 - Vista sobre Odivelas, mostrando uma expansão contínua apesar dos vazios no interior. Sofia Morgado, 2004.

Sofia Morgado propõe<sup>10</sup> a qualificação e transformação destes espaços, adequando-os aos interesses da cidade e dos cidadãos, de modo a apelar à participação dos mesmos e a transformar estes espaços, que agora mesmo não têm um papel activo, em lugares úteis, activos. Considera possível habitar o vazio, através da sua regeneração e requalificação, atribuindo-lhe o valor e sentido devidos e, uma forma equilibrada face à envolvente e edificado. Evidencia o facto de não fazer sentido uma contínua expansão das cidades, mas sim “...a valorização, reciclagem e regeneração do existente, potenciando centralidades compactas e activas por contraste com redes de urbanidade difusa de irrigação de um vazio contínuo”<sup>11</sup>, reduzindo o consumo de solo, materiais, energia e tempo, promovendo assim modos de vida e cidades mais sustentáveis. Considera que o ordenamento dos vazios pode ser feito à escala territorial, pois são fundamentais para o desenho e concepção de novas formas urbanas.

Neste artigo, a autora apresentou também o ponto de vista de Rem Koolhaas, que identifica o vazio como o potencial das metrópoles europeias. Este arquitecto considera que “...os vazios urbanos constituem as principais linhas de combate no planeamento contemporâneo, tornando-se mais fáceis de controlar do que a massa edificada, [...]. Podem ser mais flexíveis e potenciais...”<sup>8</sup>.

<sup>10</sup> No seu artigo “Vazio”, pp. 125-128 in *Jornal Arquitectos* Nº 206, 2002

<sup>11</sup> *Idem*, p.126

### 2.3. COMO E ONDE APARECEM OS *VAZIOS URBANOS*

Este tipo de espaços apareceu primeiro com a destruição que a II Guerra Mundial originou em muitas cidades europeias, em que muitos dos seus centros históricos ficaram completamente destruídos, esburacados, pouco restando de pé. Apareceram múltiplos *Vazios Urbanos* enquanto espaços físicos da cidade, mas repletos de significado e memória. Houve cidades, como por exemplo Berlim, que apesar de terem ficado completamente destruídas, conseguiram renascer a partir dos seus *V.U.'s*, tornando-se em estruturas policêntricas, pois a recuperação destes espaços destruídos é que deu origem aos vários centros de cada zona. Só recuperando os vários vazios da cidade é que se consegue uma total recuperação e revitalização da cidade por inteiro.

Algumas cidades permanecem ainda hoje com este tipo de espaços no seu centro. Recuperaram algumas áreas do seu tecido urbano, mas com a industrialização, começaram a sua expansão, permanecendo esquecidos no seu interior. Muitos destes espaços expectantes aguardam com ansiedade a sua recuperação e o seu papel na cidade. Isto é exemplo do que aconteceu em muitas cidades italianas afectadas pela II Guerra Mundial, que durante décadas tiveram a sua expansão para a periferia e criação de novos bairros completamente periféricos à mesma, mas que no seu interior permaneciam muitos destes espaços esquecidos. Hoje em dia, já se começa a olhar para estes espaços de um modo diferente, em que se começa a perceber a necessidade de os recuperar para a cidade, para trazer de novo as pessoas de volta ao centro e à cidade.

Mais tarde, devido às grandes indústrias e antigos portos localizados no interior das cidades portuárias, estes precisavam de estar sempre



Fig. 8 - Vazios Urbanos originados no centro de Berlim pela II GM. Imagem satélite de Google Earth, 1953.



Fig. 9 - Vazios Urbanos na área de Spreebogen, Berlim. Imagem satélite de Google Earth, 1953.



Fig. 10 - Planta dos vazios originados pelas destruições bélicas no centro histórico da cidade de Pisa, 1945. In "*Pisa Struttura e Piano Vol. I*".



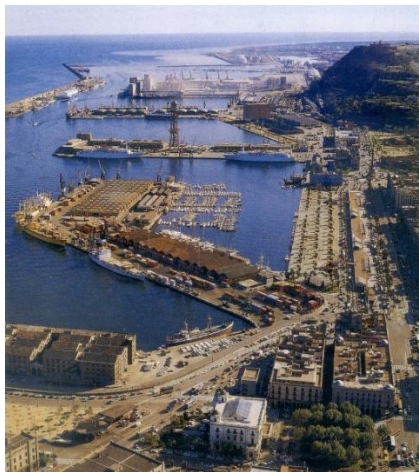


Fig. 11 - Zona portuária desactivada situada num aterro, Barcelona. Han Mayer, 1990.

entre a cidade e a água, devido à facilidade de escoamento dos produtos, matéria-prima e da facilidade de acesso ao transporte (marítimo). Criaram-se então aterros, sucessivamente, para a cidade crescer em direcção ao rio e consequentemente as suas indústrias poderem aumentar, aparecendo novos espaços na cidade. A maioria destes espaços foi ocupada pela indústria e portos. Com a crise da década de 70', os portos sofreram uma reorganização e muitas indústrias abandonaram os centros da cidade, devido ao seu encerramento ou porque esta queria crescer ou minimizar os custos em relação às instalações e espaço que ocupavam, assim como precisavam estar mais perto dos nós de acessos de auto-estradas que entretanto apareciam. Desta maneira, começaram a aparecer nestas cidades, diversos espaços de carácter industrial abandonados, que perderam a sua função, mas mantiveram as estruturas das antigas indústrias, ficando assim parados no tempo, como fragmentos de história da cidade.



Fig. 12 - Reconversão da anterior zona portuária desactivada, Barcelona. WFromm, 2011.

Muitas cidades encontraram-se assim com áreas enormes, mesmo dentro do seu tecido urbano, numa das melhores áreas que qualquer cidade pode ter, a sua frente ribeirinha, abandonadas, fechadas à população, cortando cada vez mais a relação destas cidades com a água. Hoje em dia, já muitas cidades que tiveram portos industriais, mas que entretanto viram a sua actividade reduzida ou mudaram de sítio, fizeram planos de recuperação para estas áreas, de modo a voltarem ao rio e devolverem estes espaços à população. São grandes planos, de carácter híbrido, de modo a recuperar uma parte da cidade como tal e não como mais um espaço onde apenas existe uma função lúdica.

No entanto, diversas cidades ainda se deparam com muitos destes espaços abandonados, sem saber bem como intervir neles, como os recuperar de volta para a cidade, esquecendo que têm que ser



sempre vistos em conjunto, pois só assim provocam um forte efeito de mudança no carácter dos mesmos.

#### 2.4. A TRIENAL DE ARQUITECTURA DE LISBOA E OS VAZIOS URBANOS

Dedicada a este tema e conceito de *Vazios Urbanos*, foi organizada em 2007 a primeira Trienal de Arquitectura de Lisboa<sup>12</sup>, exactamente com o mesmo título. Esta trienal procurou olhar para os diversos espaços desocupados e abandonados da cidade, ou espaços que representassem uma fragmentação do território, uma ferida em aberto, como uma oportunidade, em que é preciso tratar a ferida para que a mesma possa recuperar e fechar, de modo a unir as partes da cidade em torno destes espaços. Nessa trienal debateu-se o conceito de *V.U.*, o seu papel actual e futuro na cidade e como são vistos (ou não) pela cidade e sociedade e a necessidade de manter vazios na cidade enquanto espaço de respiro, de fôlego da cidade mas de os estruturar, de serem vazios pensados.

Decorreu, paralelamente, um concurso de ideias para *V.U.'s* organizado pela Trienal e, consequentemente, houve que clarificar o que no entender da organização seria considerado como *V.U.'s*, *Terrain Vague*: “...*espaços a preencher ou a conquistar, [...] espaços que potenciem a memória, a identidade colectiva ou o uso quotidiano na expressão da troca e do comércio, da informação e da comunicação, do debate e da manifestação. [...] espaços transaccionais que [...] aguardam pacientemente por uma requalificação, espaços que estejam desprezados, mas que não deixam de potenciar uma liberdade alternativa à cidade normalizada e*

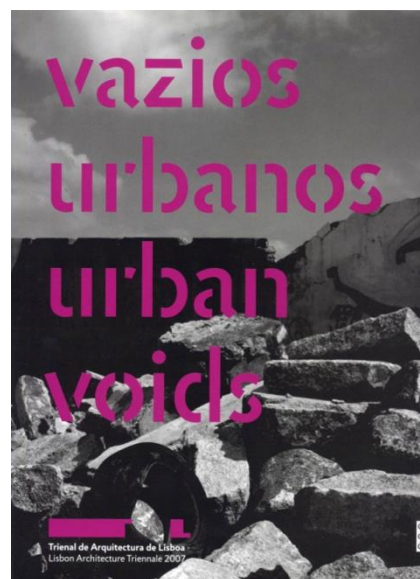


Fig. 13 - Capa do livro "Vazios Urbanos" da TAL 2007.



Fig. 14 - Vazio Urbano de carácter industrial em Alcântara, Lisboa. In "Vazios Urbanos", TAL, p.251.

<sup>12</sup> Referida a partir daqui como TAL

*previsível. [...] espaços que potenciem a deriva, a descoberta, a construção de momentos capazes de alterar a rotina do quotidiano. [...] espaços cheios, construídos, vazios de alma e sentido, expectantes por intervenção*<sup>13</sup>.

Destacaram-se nesta trienal as posições teóricas de João Belo Rodeia, José Mateus e Mark Wigley.



Fig. 15 - Espaço expectante dentro do núcleo urbano histórico de Lisboa, entre Alfama e Castelo. Bing Maps, 2011.



Fig. 16 - Espaços que permaneceram vagos apesar da expansão contínua das cidades. Montijo. Bing Maps, 2011.

João Rodeia, Comissário Científico desta Trienal, na definição de *Vazios Urbanos*<sup>14</sup> clarificou que ao se designar estes espaços como tal, não quer dizer que a palavra *Vazio* seja utilizada para caracterizar “algo que nada contém”, pois ao ser associada ao *Urbano* implica desde logo conter algo. Para Rodeia, os *Vazios Urbanos* dividem-se em duas tipologias que se constituem por “...espaços residuais da cidade perimetrada, dita tradicional ou histórica, ou [...] espaços marginais da [...] cidade difusa, constituída pelas envolventes metropolitanas”.

Defendeu que a intervenção nos *Vazios Urbanos* deve ser vista como uma oportunidade e estratégia para a resolução de conflitos tanto a pequena escala, entre espaço e serviços públicos ou de repensar a habitação, como serem pensados até à grande escala, para ajudar a coser e a cicatrizar estas “feridas” das diversas partes da área metropolitana.

José Mateus, Comissário Geral da Trienal, defendeu os *Vazios Urbanos*<sup>15</sup> como um dos maiores recursos para a cidade actual. Definiu estes espaços como lugares degradados, obsoletos, que se encontram espalhados desde o tecido urbano consolidado às periferias. Defendeu a avaliação e intervenção em conjuntos nestes

<sup>13</sup> Definição retirada do regulamento do concurso, no livro da Trienal de Arquitectura de Lisboa intitulado *Vazios Urbanos*, pp. 328- 331

<sup>14</sup> No seu artigo *Algumas considerações (muito) sumárias*, in *Vazios Urbanos*, pp. 21-23

<sup>15</sup> No seu artigo *SPREEBOGEN 33-91-07*, in *Vazios Urbanos*, pp. 13- 15

espaços, pois só assim podem “...produzir um profundo impulso reformador da cidade” e que as cidades deveriam ter planos estratégicos para este tipo de espaços, para os *V.U.’s*. Apresentou o seu ponto de vista com base na definição de *Terrain Vague* apresentada anteriormente por Solá-Morales, que corresponde ao que se entende por *V.U.’s*. José Mateus referiu ainda a memória destes espaços e do valor dos mesmos, não só como um território para a transformação ou da sua localização estratégica na cidade, mas também pelos factos que ocorreram nestes vazios. Considerou que este factor, esta memória presente nalguns destes *V.U.’s*, é de grande importância no imaginário colectivo, tornando estes lugares únicos e irrepetíveis.

Por sua vez, Mark Wigley abordou o tema dos *Vazios Urbanos*<sup>16</sup> como uma estratégia para a arquitectura. Retirou deste conceito a ideia de vazio, de poder através da arquitectura produzir e construir o vazio. Para ele, o vazio é a substância da ausência, uma interrogação, um convite à experiência. Questionou a forma como o problema dos vazios é abordado numa realidade urbana cada vez mais densa e intensificada, a necessidade de remover o vazio por uma nova centralidade, de preencher o vazio.

Por influência do evento da TAL, Luís Pedro Sá e Melo analisa e reflecte sobre o tema dos *Vazios Urbanos*. Este arquitecto considera os *V.U.’s* importantes enquanto espaços de contemplação da cidade. Entende que estes espaços permitem que a pessoa possa sair por instantes da ordem presente na cidade e assim contemplar a mesma a partir do seu interior, como se a vissem de fora para dentro. Para Luís Melo o *Vazio Urbano* “...representa a fuga e uma

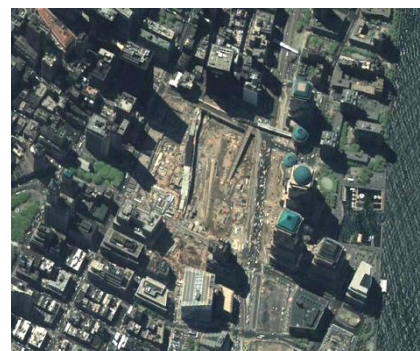


Fig. 17 - Vazio Urbano com forte carga simbólica no imaginário colectivo, pelo ataque aqui ocorrido ao World Trade Center, em 2001, Nova Iorque. Actualmente está em fase de acabamento a intervenção realizada. Joeyyp, 2010 (?)

<sup>16</sup> Numa entrevista realizada por Luís Santiago Baptista e Margarida Ventosa, para a revista arq./a aquando da Trienal de Arquitectura de Lisboa, nº47/48 de Julho/ Agosto de 2007, p.74

*oportunidade de alternância, de distância para a contemplação, [...], tem de ser, parte integrante da cidade”.*<sup>17</sup>

Em 2007, o ISCTE organizou um seminário<sup>18</sup> com 35 conferências, no qual participaram diversos arquitectos e sociólogos sobre o tema *Vazios Urbanos*, em estreita ligação temática com os conteúdos apresentados na TAL.

Aqui apresentaram-se diversos pontos de vista e teorias em torno deste tema, qual o papel do mesmo na cidade, que papel poderá ter, como poderá ser feita a sua transformação para que passem de “vazios inúteis” a “vazios úteis”. Abordaram-se diversos tipos de vazios, o seu papel e potencial como espaço de conexão e de articulação entre as várias partes da cidade em que se insere. Nestas conferências, influenciados pelas teses da Trienal, defenderam-se os *V.U.’s*, como um dos instrumentos de requalificação urbanística com mais potencial, mais disponível nas cidades e mais necessário a intervenção sobre os mesmos. Apresentar-se-á aqui a síntese de algumas intervenções que se consideraram mais pertinentes para o assunto aqui apresentado.

Ana Medeiros<sup>19</sup> apresentou a ideia de *Vazio Urbano* presente em Brasília. De *V.U.* que é vivenciado e apropriado pela população, presente numa cidade utópica. Esta que foi criada a partir de um plano inicial que abrangia toda a sua área, mas que nunca viu o projecto para este espaço realizado, criando-se assim este “buraco” no seu interior.

---

<sup>17</sup> No seu artigo “*Terrain Vague – Notas de Investigação para uma Identidade*” publicado no site [http://www.artecapital.net/arq\\_des.php?ref=14](http://www.artecapital.net/arq_des.php?ref=14)

<sup>18</sup> SEU 2007 – *Seminário de Estudos Urbanos, Vazios Úteis*, realizado no ISCTE no dia 21 de Julho de 2007, no âmbito da Trienal de Arquitectura de Lisboa 2007

<sup>19</sup> Comunicação de A. Medeiros, no SEU 2007, intitulada *Brasília, o Museu, a Biblioteca e o Vazio Urbano: elementos para reflexões*

Os *V.U.'s* presentes em Brasília são tidos como cheios pela população, pois são abertos, podendo receber todo o tipo de usos e dando lugar a várias actividades e edificações temporárias. São vistos como espaços flexíveis e positivos, lugares do possível, apesar do carácter negativo normalmente associado aos mesmos, onde não se sabe se um dia receberá a função predestinada aquando do planeamento e idealização de Brasília, se é que decorridos 50 anos ainda faz sentido tal função nesse espaço.

Aborda o problema de ocupar estes espaços com as funções previstas décadas antes, preenchendo-o sem pensar e sem pôr em causa o projecto inicial, ignorando os acontecimentos decorridos nos mesmos, a sua história e memória, as actividades e apropriações realizadas por parte da população.

Apesar destes espaços de Brasília, que se encontram numa situação um pouco mais peculiar, esta arquitecta referiu também os *V.U.'s/Terrain Vague* presentes em cidades históricas, cidades tradicionais que não nasceram através de um plano para a mesma. Abordou estes *Vazios* como espaços disfuncionais das cidades actuais que são encaradas como eficientes e produtivas; na necessidade que existe de reintegrar nestas cidades estes espaços, que normalmente é feita por uma ocupação maciça. Comparou estes espaços, através da definição de Solá-Morales para os mesmos, a silêncios arquitectónicos. Considerou-os cheios urbanos no sentido de conterem um grande potencial para a criação de algo novo.

Apresentou também a questão de memória destes espaços, que hoje em dia é bastante debatida. Com essa questão, referiu que o vazio se torna numa ausência que significa algo e que portanto deveria ser preservada. Segundo esta arquitecta, essa ideia contrapõe-se à requalificação urbana. Portanto, defende um ponto intermédio onde é preciso requalificar a realidade, não fazendo *tabula rasa* e



Fig. 18 - Apropriação de "*Terrain Vague*" pelo *Gran Circo Lar*, entre 1987 e 1999, Brasília. Arquivo Público do Distrito Federal.

substituição integral de edifícios abandonados, mas também de não preservar um vazio por inteiro mesmo que seja significativo.

Outra das arquitectas que se destacou relativamente ao tema aqui abordado é Cristina Cavaco<sup>20</sup>, que trouxe para estes seminários o tema da condição (suburbana) do vazio, o que este implica e que tipologias podem ser. Nas cidades periféricas, o *V.U.* acaba por ser ele próprio um espaço que limita em oposição ao *V.U.* que se encontra nas cidades mais tradicionais, onde nestas últimas ele é que acaba por ter limites físicos e ser definido pela continuidade de uma envolvente edificada. Considerou que os *V.U.*'s contemporâneos, ou seja, aqueles que não estão delimitados por edificado, existem como interstícios, “...intervalos de espaço onde nada acontece mas onde, simultaneamente, tudo pode acontecer, [...]. São infiltrações por ausência...”<sup>21</sup>.

Cristina Cavaco referiu-se ainda aos espaços que resultam das imposições existentes nos regulamentos, quando se juntam as condicionantes (de normas, índices e rácios), aqueles espaços que se designam *non-edificandi*. Mencionou também o tema tratado por Sofia Morgado, na sua tese de doutoramento sobre o protagonismo actual dos espaços desocupados, dos *Vazios Urbanos*, nas metrópoles. É conforme os espaços vagos existentes e o seu valor, que se rege a transformação, uso e ocupação do solo.

Por último, referiu-se ainda a um outro aspecto exigido ao *Vazio* contemporâneo, que é o de ser um espaço de articulação. Espaço de articulação entre velocidades, escalas, elementos, funções e sectores.



Fig. 19 - "Terrain Vague" ao longo da periferia de Lisboa, misturando-se o edificado com o espaço ainda indefinido. Loures. Cristina Cavaco, 2007 (?).



Fig. 20 - Espaço intersticial junto a uma infraestrutura rodoviária, Amadora. Cristina Cavaco, 2007 (?).

<sup>20</sup> Comunicação de C. Cavaco, no SEU 2007, intitulada *Os Espaçamentos Ilegítimos ou a Condição Suburbana do Vazio*

<sup>21</sup> *Idem*, p.10



Francisca Magalhães, Patrícia Strecht e Teresa Corujo<sup>22</sup> abordaram a questão dos *V.U.'s* como oportunidades de intervenção na cidade (extensiva). Referiram-se à existência dos *V.U.'s* no tecido urbano que resulta de um processo e portanto tem uma raiz. Aplicaram também esta ideia aos *V.U.'s*, pois quer se encontrem abandonados, degradados ou desocupados, têm também uma história, um significado. Integram todo o tipo de vazios, mesmo que tenham dimensões e qualidade muito diferentes que afinal resultam de diversos factores: desde os processos que deram origem a estes espaços, como as próprias características físicas e morfológicas.

Interpretaram os *V.U.'s* com uma visão optimista, pois apesar de reconhecerem estes espaços como algo incompleto, que sofreram diversas ocupações e abandonos sucessivos, vêem-nos como uma grande oportunidade de intervenção para a transformação urbana, que servem tanto a nível local como a uma escala maior.

*“São tão fundamentais à cidade os seus vazios como à música os seus silêncios. [...] Uns e outros são intervalos contidos por, aparentemente, nada. [...] os vazios na cidade [...] existem enquanto esperança, enquanto possibilidades de algo ou de alguma coisa. [...] o silêncio é uma pausa, é uma interrupção, é um tempo, na Música, deliberadamente construído. [...] Assim acontece com os vazios na cidade – são zonas silenciosas em confronto com as quais a cidade pode ser ouvida. [...] na cidade há algo que se passa de modo diversos da Música [...] os silêncios na cidade nem sempre são deliberados como o são na Música. Se na Música são pensados, na cidade, acontecem simplesmente, desarticuladamente, [...] Na cidade, os silêncios não são construídos, são esquecidos.*



Fig. 21 – Espaço no centro de Lisboa com o seu antigo uso, a Feira Popular. Imagem satélite Google Earth, 2004.



Fig. 22 – Estado actual do espaço apresentado na imagem anterior. Um dos principais Vazios Urbanos de Lisboa, originado pela saída da função que albergava. Paulo Carvalho Costa, 2008.

<sup>22</sup> Comunicação de F. Magalhães, P. Strecht e T. Corujo, no SEU 2007, intitulada *Oportunidades de Intervenção na Cidade Extensiva*

[...] se para uns são depósitos de memórias, [...] para outros são oportunidades<sup>23</sup>.

Esta comparação entre Música e cidade, entre vazios e silêncios, é a síntese da ideia do arquitecto Pedro Janeiro<sup>24</sup>, em que os vazios são como zonas de respiro, onde a cidade oferece um espaço para recuperar o fôlego, um espaço de desafogo. Mas enquanto os silêncios na música são intencionais, são pensados, os vazios da cidade não. Existem porque foram esquecidos, não há nenhuma ideia, nenhuma intenção por trás dos mesmos. Abordou a ausência inerente aos *V.U.'s*, que pode ter várias origens e da característica comum a todos eles, em que os considera como uma negação da cidade, a partir dos quais se pode requalificar a paisagem e o ambiente urbanos.



Fig. 23 - Vazio Urbano existente na ilha de Veneza, onde quase não existe mais nenhum espaço livre, sem uso. Bing maps, 2011.

Afirmou que os *V.U.'s* são constituídos por espaços que já tiveram algum tipo de uso e que agora já não têm e por outros que simplesmente nunca tiveram nada, que nunca participaram na vida social e económica da cidade. Consequentemente, são áreas destituídas, ausentes e silenciosas, como buracos negros no interior da cidade, são bolsas vazias na cidade, espaços inactivos, por vezes com um passado muito presente que se sobrepõe ao agora.

Por último, relativamente a este seminário do ISCTE e das conferências realizadas, há que referir ainda o arquitecto Pedro António Fonseca Jorge<sup>25</sup>, que começou por identificar e definir a noção de *Vazio*.

Referiu-se primeiro ao que considera como uma ausência, mas também como a mesma se manifesta na cidade. Afirmou que o vazio não pode ser encarado simplesmente pela falta de cheio físico, pois a cidade não é apenas constituída por edificações físicas mas

<sup>23</sup> Comunicação de P. Janeiro, no SEU 2007, intitulada *{Cheios Inúteis}*, pp. 7-8

<sup>24</sup> *Idem*

<sup>25</sup> Comunicação de P. Jorge, no SEU 2007, intitulada *Vazios Úteis – Cezir a Cidade*



também por significados e vazios. Pode-se identificar a cidade como uma sucessão de cheios que é interrompida pelas ausências, pelos vazios.

Considerou que a cidade europeia vê estes vazios como algo que foge à regra da sucessão de massa construída e portanto sem valor no conjunto urbano, devido ao crescimento condicionado, ao longo da história, pelo sistema defensivo existente nas mesmas. Este crescimento das cidades faz com que os vazios dentro da massa construída fossem raros e com significado, com alto valor dentro do tecido urbano e de extrema importância, em oposição a estes *V.U.*'s que hoje se debate, a estes espaços abandonados e esquecidos no interior das cidades. Os vazios que nasceram no desenvolvimento da cidade tradicional, desenhados hoje em dia como praças e largos, são pontos de encontro e lugares de actividade públicas e, que se podem considerar, como vazios úteis, pois nasceram dessa necessidade.

Pedro Jorge considerou que existe uma verdadeira ausência não pela falta de cheio, mas quando representa uma falha na lógica do tecido urbano em que se insere. Defendeu que os *V.U.*'s devem gerar uma continuidade dentro do tecido urbano e não uma ruptura.

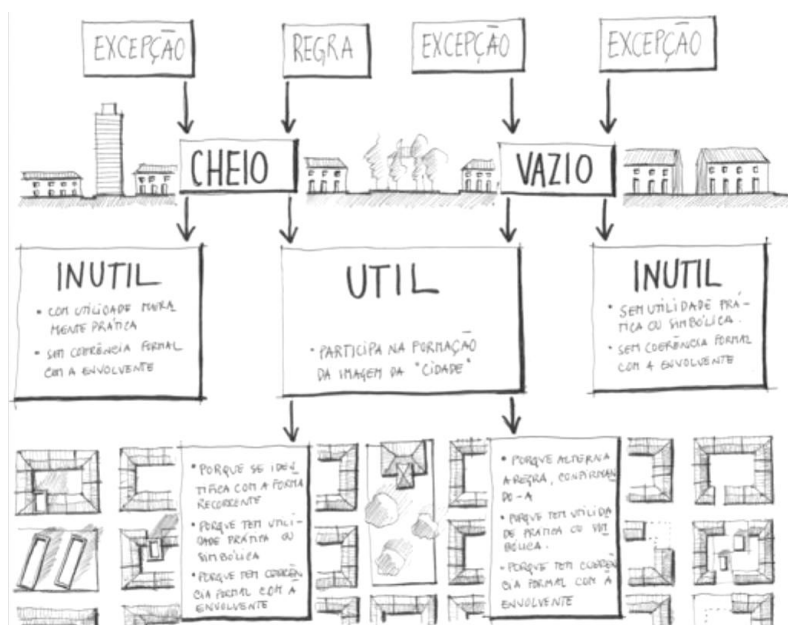


Fig. 24 - Prato della Valle em dia de mercado, principal praça de Pádua. É um "vazio" mas cheio de significado e simbolismo, tornou-se um "vazio útil". José Sánchez, 2009.



Fig. 25 - Piazza San Marco com realização de actividades lúdicas. É o "vazio" mais significativo da cidade onde se insere, um "vazio útil". Veneza, 2010.

Fig. 26 - Esquema sobre o útil e inútil; a regra e excepção; os vazios existentes nas cidades sobre a massa construída. Pedro Fonseca Jorge, 2007.







Apresentar-se-á, aqui, as tipologias de *V.U.'s* que se consideram mais pertinentes e relevantes no âmbito desta dissertação, após a pesquisa e análise dos diversos autores, estudos e ideias, desenvolvendo e aclarando o tema e o que existe sobre o mesmo.

### 3.1. VAZIOS URBANOS EXTERIORES AO NÚCLEO URBANO CONSOLIDADO

Os *V.U.'s* exteriores a uma malha urbana consolidada são muito recentes e derivam da consequência de uma expansão desregrada e dispersa das metrópoles. São espaços cujos limites são extremamente imprecisos e indeterminados.

Como apontou João Rodeia<sup>26</sup>, aquando da TAL, estes espaços mantêm ainda um carácter de paisagem apesar de já terem aí presentes novas urbanizações ou são áreas que, apesar de ainda não terem edificações, também já não se lhes reconhecem o seu carácter de paisagem. São espaços que se encontram fragmentados pela urbanização dos mesmos ou pela instalação de novas infra-estruturas que cortam estas áreas.

#### 3.1.1. Espaços vagos na periferia

A cidade periférica a uma grande cidade expandiu-se desordenadamente para a sua própria periferia, em direcção às grandes infra-estruturas de conexão da área metropolitana. Consequentemente, a partir da década de 80', apareceu esta nova tipologia de espaços, ao urbanizar povoações que tinham um forte carácter rural.



Fig. 27 - Novas urbanizações realizadas em antigos espaços rurais, originando espaços indefinidos e vagos. Montijo, 2011.

<sup>26</sup> No seu artigo *Algumas considerações (muito) sumárias*, in *Vazios Urbanos*, pp. 21-23



Fig. 28 - Espaço vago originado pela expansão para a periferia de um núcleo urbano. Deixou de ser rural, encontrando-se expectante sobre o seu futuro. Moita, 2011.

São espaços indefinidos que não apresentam já nenhuma função rural, mas que ainda não têm uma função urbana. Apesar de por vezes já possuírem redes de infra-estruturas no terreno ou de passarem adjacentes a este, na realidade ainda não têm um carácter urbano, pois são descampados que estão entre cidades ou entre esta e a sua envolvente de campo. São espaços ainda rurais, mas inseridos num contexto urbano. São espaços cujos limites não estão bem definidos na grande maioria, resultando numa mistura de pré-existências rurais com a ocupação dispersa das periferias, crescendo ao largo de vias poucos importantes e precárias. Não se sabe se deixá-los como paisagem rural ou realmente integrá-los numa expansão e urbanização das cidades (actualmente desnecessária), encontrando-se quase num limbo.



Fig. 29 - Novos prédios à entrada de uma cidade, não se distinguindo limite de rural e urbano. Montijo, 2011

Como refere Sofia Morgado<sup>27</sup>, esta tipologia de vazio veio criar uma nova forma de limite entre o urbano e o rural, resultando num dos maiores problemas das cidades periféricas. Entende que estes espaços desqualificam o edificado, pois não ajudam à formação de um processo de identidade da cidade em que se encontram.

Segundo o arquitecto Luís Sá e Melo<sup>28</sup>, estes *Terrain Vague* resultam de uma urbanização completamente descontínua, que não têm em conta o lugar onde se inserem. A expansão insustentável

<sup>27</sup> No seu artigo "Vazio", pp. 125-128 in *Jornal Arquitectos* Nº 206, 2002

<sup>28</sup> No seu artigo "Terrain Vague – Notas de Investigação para uma Identidade" publicado no site [http://www.artecapital.net/arq\\_des.php?ref=14](http://www.artecapital.net/arq_des.php?ref=14)

destas cidades cria estes espaços entre cidade e campo, parecendo uma “manta de retalhos”, onde a ideia de rural continua muito presente.



Fig. 30 - Novos prédios à entrada da cidade, representando a "manta de retalhos". Montijo, 2011

Cristina Cavaco<sup>29</sup>, por sua vez, define-os como espaços que apesar de terem um carácter livre e natural, são no entanto já artificiais. Considera que o conjunto destes *Terrain Vague* torna-se num vazio contínuo, onde já não se pode distinguir entre cidade e campo.

### 3.1.2. Vazios originados por infra-estruturas

Estes vazios consistem em *Terrain Vague* originados pela criação de saídas e nós de auto-estradas e nos vazios gerados pela criação de um forte eixo de mobilidade, aparecendo espaços vagos e indefinidos por baixo e em torno do mesmo, como no caso de uma infra-estrutura rodoviária que passa por uma cidade por exemplo.

000No primeiro exemplo são espaços vazios que surgem porque se começa a edificar perto das saídas das infra-estruturas rodoviárias, mas entre as edificações ou entre estas e a infra-estrutura, permanece imenso território vago, sem limites concretos e sem usos (eram espaços rurais, de cultivo e, que o deixaram de ser, para serem urbanos), gerando-se assim um espaço indefinido. Sem essa infra-estrutura ou sem as edificações iria permanecer como rural e



Fig. 31 - Vazios provocados pelo Eixo Norte-Sul. Vista do Alto da Faia, Telheiras, Lisboa. José Manuel Carneiro, 2010.



Fig. 32 - "Terrain Vague" originado pela expansão urbana em torno do Eixo Norte-Sul. Bing Maps, 2011.

<sup>29</sup> Comunicação de C. Cavaco, no SEU 2007, intitulada *Os Espaços Ilegítimos ou a Condição Suburbana do Vazio*





Fig. 33 - Requalificação de um vazio originado nos anos 70' pela passagem de uma auto-estrada no interior de uma vila. A ruptura causada pela auto-estrada, torna-se num eixo de ligação. Holanda. In *Revista arq./a* Nº 47/48, p.57.



Fig. 34 - Requalificação de um vazio originado nos anos 70' pela passagem de uma auto-estrada no interior de uma vila, devolvendo o espaço aos cidadãos, através de actividades lúdicas e comerciais. Holanda. In *Revista arq./a* Nº 47/48, p.53.

não como buracos que agora se vêem, como no caso do Eixo Norte-Sul até chegar a Telheiras, onde sofreu uma urbanização mais cedo.

A criação das saídas dos eixos de mobilidade para os locais onde se urbaniza e, consequentemente, onde aparecem estes vazios, são a única ligação existente da cidade com estes espaços vagos. Encontram-se principalmente situados nas coroas das cidades, contidos entre um importante eixo de circulação que contorna o núcleo consolidado da mesma e o seu limite administrativo, tal como também sustenta Sofia Morgado na sua tese de doutoramento.

No segundo caso referido, é aquilo que Sofia Morgado entende como espaços residuais, em que estes *V.U.'s* são consequência da sobreposição de infra-estruturas com o tecido urbano, resultando em áreas pouco optimizadas na sua forma e relação com a cidade, dificultando a sua apropriação.

### 3.2. OPORTUNIDADES DA CIDADE CONSOLIDADA

A cidade consolidada apresenta um conjunto de oportunidades de intervenção que consiste em espaços concretos da cidade. Destes espaços uns encontram-se subutilizados, alguns abandonados, outros em que se prevê, num futuro próximo, a saída da função que actualmente alberga.

#### 3.2.1. Vazios intersticiais

Actualmente, a legislação determina que entre duas edificações que não sejam adjacentes ou que não façam parte do mesmo proprietário, tem que existir uma distância mínima entre elas, de modo a permitir a higiene e saneamento das novas urbanizações.



No entanto, a maioria das vezes, estes espaços têm uma dimensão pequena, o que dificulta o seu uso por parte dos habitantes. Isto origina que estes espaços sejam apropriados para estacionamento e sejam impermeabilizados (alcatroados), outras vezes não passam de um pequeno relvado, pouco estruturado e que não promove a interacção social entre os habitantes das edificações envolventes. Não se sabe ou não se quer pensar o que fazer com estes espaços, nem investir dinheiro na qualidade dos mesmos. Encontram-se condicionados na sua dimensão, usos e forma, pois estão pré-definidos pelas edificações que lhes deram origem.

Estes espaços vagos também existem em torno de uma infra-estrutura de mobilidade mas não se misturam com a expansão urbana originada por esse eixo. Têm em geral limites muito claros, definidos pelas infra-estruturas de conexão que os criam e pelo limite da expansão urbana, que por vezes é obrigada a manter um determinado afastamento relativamente ao eixo que sustenta o seu aparecimento.

A manutenção destes espaços como áreas abertas obriga a que sejam estruturados de modo a facilitar o uso por parte das pessoas (e não dos automóveis) e para poderem contribuir para uma melhor qualidade do espaço público, promovendo o encontro e interacção social.

### 3.2.2. *Brownfield*<sup>30</sup>

São espaços abandonados, antigamente centros de produção e de vida industrial, que hoje em dia se encontram muito degradados. Normalmente são áreas com grandes dimensões, localizadas em pontos privilegiados das cidades, situadas por norma junto ao



Fig. 35 - Vazio intersticial imposto por lei, como "espaço verde", mas não potenciando o usufruto deste por parte dos habitantes em torno. Montijo, 2011.



Fig. 36 - Vazio intersticial imposto por regulamento, Sacavém. Tiago Mota Saraiva, 2003.



Fig. 37 - Requalificação do vazio intersticial apresentado anteriormente, Sacavém. Tiago Mota Saraiva, 2010.

<sup>30</sup> Este termo, com o seu significado actual, apareceu nos USA, durante uma investigação de campo conduzida pela *Northeast Midwest Congressional Coalition*. Refere-se a áreas industriais abandonadas, degradadas e obsoletas, que ninguém usa, mas que podem ser recuperadas de novo para a cidade.

rio/mar. Na sua grande maioria contêm armazéns industriais extremamente deteriorados, sem uso nem qualidade arquitectónica, com bastante espaço livre. Muitas vezes estas zonas têm o problema de se encontrarem bastante contaminadas.



Fig. 38 - Porto de Baltimore em 1970, já com alguns espaços desactivados e abandonados. Toda esta área já foi entretanto requalificada e revitalizada. [http://www.kilduffs.com/Harbor\\_108\\_Baltimore\\_1970sshot\\_PC.jpg](http://www.kilduffs.com/Harbor_108_Baltimore_1970sshot_PC.jpg)

Como refere Sá e Melo<sup>31</sup> este tipo de espaço foi o que restou duma era industrial das cidades, que passou e ficou esquecida nestas áreas onde existiu, tornando-os em algo que ficou preso no passado mas que se situa no presente, em que quando se olha para os mesmos são ruínas da industrialização. Ruínas degradadas, abandonadas, esquecidas pela cidade. Este arquitecto aborda também a memória que estes *V.U.'s* representam para a cidade, no sentido de ligação do presente a um passado que existe nestes espaços. Representam um passado com o futuro em aberto, onde não se sabe o que vai acontecer.



Fig. 39 - Vista área do brownfield das antigas fábricas da CUF, Barreiro. <http://quimiparque.8k.com/QuemSomos.html>



Fig. 40 - Antiga área portuária de reparação de barcos que se encontra desactivada e abandonada. Margueira, Almada, 2009. [http://restosdecoleccion.blogspot.com/2009\\_1\\_01\\_archive.html](http://restosdecoleccion.blogspot.com/2009_1_01_archive.html)

Em Portugal, tem-se assistido a uma extrema dificuldade em recuperar este tipo de local, por diversos motivos. Primeiro, por normalmente pertencer a uma empresa privada que apesar de já não o usar, devido à dificuldade de acessos, ao alto custo de manutenção, à logística já não ser adequada, também não se quer desfazer dele. Segundo, por serem grandes áreas, algumas das quais com uma história extremamente forte ligada à localidade onde se inserem, em que qualquer projecto para estes espaços vai sempre gerar polémica e conflitos, pois altera uma parte significativa da cidade. Terceiro, porque devido aos níveis de contaminação e dimensão do projecto, este requer um grande investimento, principalmente por parte das entidades públicas associadas. São espaços com um grande potencial, para diversas actividades, que

<sup>31</sup> No seu artigo "*Terrain Vague – Notas de Investigação para uma Identidade*" publicado no site [http://www.artecapital.net/arq\\_des.php?ref=14](http://www.artecapital.net/arq_des.php?ref=14)

por vezes, devido à sua dimensão, podem gerar novos troços de cidade.

O caso mais paradigmático em Portugal aconteceu com a Exposição Internacional de Lisboa de 1998<sup>32</sup>, localizada num antigo *brownfield* do lado oriental da cidade de Lisboa. No entanto, apesar de o espaço em si funcionar, é autónomo da cidade, não tem qualquer continuidade urbana com esta, sendo como uma ilha ou uma pequena cidade inserida numa maior. Actualmente, está projectada, pelo arquitecto catalão Joan Busquets, a sua expansão para regeneração e revitalização da área envolvente e para criar uma continuidade entre esta zona e a cidade.



Fig. 41 - Antigo espaço portuário onde se realizou a Expo 98', Lisboa. Parque Expo, 1993.

Em Lisboa pode-se observar diversos exemplos deste tipo de Vazio Urbano como o caso dos terrenos da Fábrica Braço de Prata, a zona entre estes e o Parque das Nações, a Matinha, espaços portuários desactivados e o aterro da Boavista.



Fig. 42- Espaço industrial obsoleto referente à Matinha e à antiga Fábrica Braço de Prata, Lisboa. Bing Maps, 2010.

### 3.2.3. Espaços expectantes

Espaços expectantes da cidade são espaços que ficaram parados no tempo. Por estarem localizados em zonas consolidadas da cidade, são espaços que nem sempre estiveram vagos, têm alguma história, uma identidade que lhes pertence, mas que devido a mudanças de funções, de proprietário, de incapacidade de resposta à função que tinham, tornaram-se espaços abandonados, obsoletos. Viram as suas funções sair, mas nada veio em substituição. Não estão ligados a usos industriais e nem sempre se encontram sem edificação. Quando se olha para uma cidade, vimos diversos espaços no seu interior com este carácter, que se encontram à espera de algo, para



Fig. 43 - Espaço expectante dentro do tecido urbano consolidado, Madrid. Bing Maps, 2011.



Fig. 44 - Espaço expectante numa área consolidada da capital alemã, Berlim. Bing Maps, 2011.

<sup>32</sup> Designada daqui em diante por Expo 98'

voltarem a fazer parte da cidade, tanto a nível social, como económico ou cultural.



Fig. 45 - Espaço expectante em pleno centro alemão, Tacheles, Berlim. Bing Maps, 2011.

Como também indica Cristina Cavaco, estes espaços expectantes ao estarem abandonados depressa se tornam em espaços de lixo. O estado de abandono e degradação destas áreas contrapõe-se à oportunidade que as mesmas representam para uma regeneração urbana do local onde se inserem. Considera este tipo de vazio como um “...*espaço de oportunidade provisoriamente abandonado*”<sup>33</sup> e que esta ideia é que caracteriza estes espaços existentes actualmente.



Fig. 46 - Espaço fechado que se encontra expectante desde a saída da FIL, Rua da Junqueira, Lisboa. Bing Maps, 2011.

Em Lisboa, a grande maioria destes espaços encontram-se vedados e portanto nem como locais que se encontram vazios podem ser apropriados pela população. Assim, estes espaços permanecem como obstáculo ao desenvolvimento da cidade, que não os vê, esquece-os como se dela não fizessem parte, quando na realidade são uma grande oportunidade para a requalificação e revitalização da cidade.



Fig. 47- Espaço expectante vedado em pleno centro lisboeta, Entrecampos, Lisboa. Bing Maps, 2010.

São exemplo destes casos o espaço da antiga Feira Popular, os terrenos da antiga FIL (actual centro de congressos, que não usa toda a área), Parque Mayer e mesmo o espaço onde foram edificadas os “Terrços de Bragança”, que antes se encontrava expectante.

#### 3.2.4. Espaços de oportunidade

Espaços de oportunidade na cidade, são espaços que por motivos de incapacidade de expansão, verão as suas actividades saírem, devido à procura de mais espaço para a expansão da actividade, ou aqueles que não apresentam o seu uso mais adequado, como por

<sup>33</sup> Comunicação de C. Cavaco, no SEU 2007, intitulada *Os Espaçamentos Ilegítimos ou a Condição Suburbana do Vazio*, p.7



exemplo espaços militares existentes em zonas centrais da cidade, que muitas vezes apenas servem de armazém.

Muitos destes locais são espaços centrais na cidade e encontram-se extremamente bem localizados a nível de infra-estruturas de acesso ou de vistas, ocupando grandes áreas no interior da mesma. Relativamente aos que apresentam incapacidade de expansão, dever-se-ia começar a considerar e a pensar o que poderá aí acontecer, para não se tornarem espaços abandonados e expectantes, como muitos que actualmente existem na cidade. Devido à sua dimensão e localização, há que ter cuidado para não caírem na rede de especulação imobiliária e não se desenvolverem como se parte da periferia fizessem ou ao contrário, que apenas certas camadas da população consigam aceder a eles. Daí ser necessário começar a planear o que aí virá a acontecer, até porque muitos destes espaços pertencem a entidades públicas e, consequentemente, devem, também por isso, serem pensados para cidadãos e para a cidade em si mesma.

Actualmente, no caso da capital portuguesa, pode-se encontrar um espaço enorme, que dentro de alguns anos poderá ver o seu futuro em aberto: a área que integra o actual Aeroporto de Lisboa. Está completamente no interior da cidade, extremamente bem localizado a nível de infra-estruturas e acessos.

Outros exemplos, que podem constituir espaços de oportunidade desta cidade, são os armazéns militares que se encontram na frente ribeirinha lisboeta, que apenas servem, de facto, para armazenar equipamentos e poderiam estar localizados noutras áreas da cidade. Também existem estes espaços dentro do próprio tecido consolidado da cidade, em áreas que precisam de uma revitalização. Tendo em conta que alguns destes espaços até se encontram desactivos, ou



Fig. 48 - Aeroporto Tempelhof desactivado, localizado dentro da cidade de Berlim. Actualmente contém algumas hortas urbanas, enquanto não decidem o que fazer. Jaime Sánchez, 2011.



Fig. 49 - Possibilidade de integrar o espaço respectivo do Aeroporto da Portela numa estrutura verde da cidade. In *Vazios Urbanos* TAL, p.143.

assim aparentam, poderiam constituir um verdadeiro ponto de partida para a regeneração e requalificação destas áreas, complementando as necessidades aí verificadas.

### 3.3. ESTUDOS DE CASOS

#### 3.3.1. Rede de *playgrounds* em Amesterdão

Amesterdão foi uma cidade extremamente afectada pela II Guerra Mundial. As consequências desta originaram imensos espaços vazios no seu centro e no pós-guerra a habitação pecava por falta de qualidade e condições de vida. No entanto, notava-se um forte aumento da taxa de natalidade por toda a Holanda, mas verificava-se a falta de espaços de interacção social e para crianças. Estes factores levaram a que o Departamento de Desenvolvimento da cidade de Amesterdão quisesse intervir na cidade.



Fig. 50 - Desenhos de Aldo Van Eyck para os brinquedos a instalar nos parques infantis criados. <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-play-furniture/>



Fig. 51 - Vazio reestruturado como parque infantil por Aldo Van Eyck, Amesterdão. <http://www.flickr.com/photos/87935308@N00/4147121422/sizes/z/in/photostream/>

A ideia de criar pequenos parques infantis, em todos os bairros da cidade, partiu de Jakoba Mulder, que era o chefe da equipa de design do departamento, mas a idealização destes espaços teve como autor o arquitecto Aldo Van Eyck. A ideia de realizar parques infantis para os diversos bairros da cidade esteve também relacionada com o facto de os poucos espaços destinados a este fim que existiam, serem privados e, portanto, acabavam por ter um acesso restrito. Estes parques foram na sua maioria realizados em espaços vazios da cidade, que consistiam nos buracos que permaneciam dos efeitos da guerra, no interior dos mais diversos bairros, sendo criados com um carácter temporário. Foram escolhidos os locais a intervir com a colaboração da população dos bairros. A realização do primeiro parque infantil, dos mais de 700 que se seguiriam, foi em 1947.

O primeiro parque infantil, em Bertelmanplein, foi uma experiência. Eyck desenhou todos os elementos contidos no parque, desde a caixa de areia e o seu bordo, às barras metálicas que formavam as estruturas para as crianças brincarem. Complementou este parque com bancos e árvores que circundavam o espaço de recreio. O resultado desta experiência foi um sucesso e, conseqüentemente, ponto de partida para o planeamento e criação da rede de parques infantis pela cidade de Amesterdão. Van Eyck procurou que estes espaços não apresentassem uma ordem hierárquica, em que todos os seus elementos tinham a mesma importância, desde as cores do pavimento às árvores. Ao desenhar os diversos elementos do parque, tinha como objectivo estimular a mente das crianças, possibilitando diferentes apropriações do mesmo objecto, estimulando a imaginação e criatividade.

Entre 1947 e 1955 foram realizados cerca de 60 parques infantis, sendo depois desta data e até 1978 quando se deu maior impulso a este projecto, construindo mais de 640, que completariam esta rede de mais de 700 parques.

Desta maneira, conseguiu-se a revitalização e melhoria da qualidade de vida e das interacções sociais desta cidade, propiciando espaços de qualidade às crianças. Van Eyck projectou estes espaços tendo em conta sempre a envolvente, procurando integrá-los no seu contexto. Estes espaços continham os mesmos elementos, mas como eram modulares, podiam ser organizados, agrupados e dispostos de diversas maneiras, oferecendo assim uma grande diversidade de espaços e em consonância com o local onde se inseriam. Foi fundamental nesta estratégia, o entendimento de como o conjunto de uma série de pequenos espaços, criando uma rede, podia gerar uma oportunidade para a cidade. A cidade viu-se assim abrangida por uma rede de parques infantis que ressuscitaram a vida da



Fig. 52 - Primeiro parque infantil realizado por Aldo Van Eyck, Bertelmanplein, Amesterdão. <http://www.visual-art-research.com/wp-content/uploads/2010/04/Bertelmanplein-kl-1955-03-264x300.jpg>



Fig. 53 - Vazio reestruturado como parque infantil por Aldo Van Eyck, Amesterdão. [http://3.bp.blogspot.com/\\_Umb2xM963hY/TBDVdUBJw0I/AAAAAAAAALs/AMJL0zhIFQ8/s1600/aldo+van+eyck0002.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_Umb2xM963hY/TBDVdUBJw0I/AAAAAAAAALs/AMJL0zhIFQ8/s1600/aldo+van+eyck0002.jpg)



Fig. 54 - Planta dos parques infantis realizados até 1961, Amesterdão. <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-esigns/>

mesma. Em 2001, contavam-se apenas 90 parques de Van Eyck que mantinham o seu desenho original, embora a alguns deles tenha sido adicionado equipamento de outros autores.

### 3.3.2. “*Esto No Es Un Solar*” em Saragoça

É um projecto pensado através do conceito de acupunctura urbana, actuação cirúrgica dentro de tecidos urbanos consolidados, que criam uma reacção positiva na sua envolvente. Neste caso os diversos espaços são projectados e executados em conjunto.

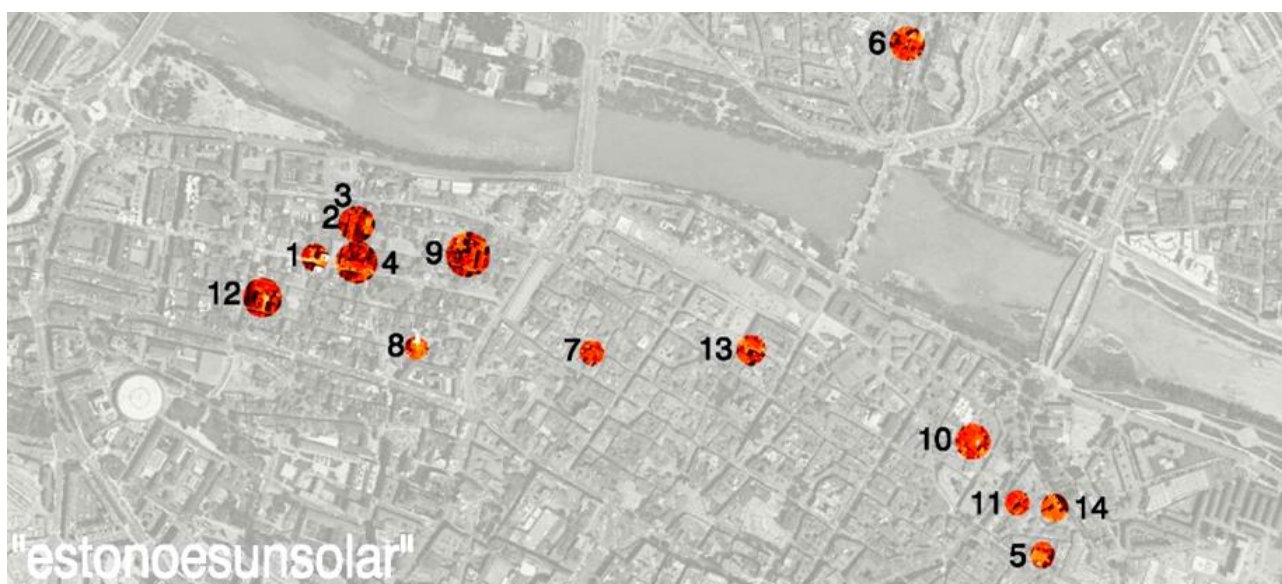


Fig. 55 - Plano da primeira fase de intervenção, 14 pontos de actuação em vazios urbanos, Saragoça. <http://www.mercedes.es/images/News/Estonoesunsolar.jpg>



Fig. 56 - Transformação em espaço de interacção social e ponto de encontro de um dos vazios urbanos, Saragoça. Patrícia di Monte, 2010.

A primeira fase deste projecto foi no centro histórico da cidade espanhola de Saragoça, onde se identificaram os vários espaços abandonados e vazios, quer fossem de privados ou públicos. O importante era intervir em espaços expectantes existentes neste tecido, de modo a conseguir a revitalização e melhoria da qualidade de vida da população aqui residente, que não tinha espaço público possível de usufruir. São espaços com uma dimensão muito pequena, pois dizem respeito a lotes de pequenos prédios que um dia existiram no centro histórico. A seguir, em conjunto com a população do centro, projectaram-se os vários espaços, mantendo o



carácter de ser um “vazio”, um espaço aberto no meio do edificado, sempre com um carácter completamente público.

Os espaços foram projectados para responderem às necessidades da população da zona onde se inserem, desde espaços desportivos, a espaços de jogos para crianças, a espaços de encontro e jogos para idosos, a hortas urbanas para sustento de famílias do centro histórico. Como intervieram em espaços tanto de propriedade pública como privada, procuraram manter um carácter efémero dos espaços, usando materiais leves, recicláveis e reciclados, pois os que são de propriedade privada podem mudar a qualquer altura.

Após a finalização do projecto, que consistiu na recuperação de 14 espaços para a cidade de Saragoça, assistiu-se a um grande sucesso deste projecto, que tinha também um forte carácter social, pois empregou residentes do centro histórico que estavam desempregados.

Feita a análise de outros espaços expectantes que pudessem haver já fora deste núcleo tão denso do centro histórico, deu-se início à expansão do projecto e do conceito de acupunctura urbana, tanto nas partes mais recentes da cidade de Saragoça como noutras cidades pertencentes à área metropolitana da mesma, actuando inclusivamente em espaços de maiores dimensões que os iniciais e em frentes de rio que estavam entregues ao abandono.

Deste modo, com estas intervenções em pontos específicos da cidade, conseguiram atingir melhores condições de vida para os seus habitantes assim como a própria revitalização e regeneração da cidade, através da oferta de espaço público em terrenos que não tinham um papel dinâmico na mesma e que agora alteraram imenso as dinâmicas sociais da cidade.

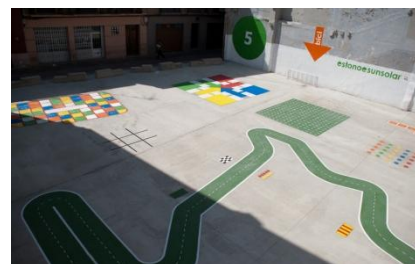


Fig. 57 - Transformação de um dos vazios urbanos em espaço de jogos infantis, Saragoça. Patrizia di Monte, 2010.



Fig. 58 - Transformação de um dos vazios urbanos em espaço de infantil, Saragoça. Patrizia di Monte, 2010.



Fig. 59 - Primeira intervenção deste projecto fora do casco histórico, actuando num espaço expectante da cidade. Saragoça. Patrizia di Monte, 2011.



Fig. 60 - Intervenção fora do casco histórico de Saragoça. Patrizia di Monte, 2011.

### 3.4. CONCLUSÕES PARCIAIS

A expressão *Vazio Urbano* não significa, necessariamente, que se aplique a um espaço completamente vazio, nem a nível de memória e significado, nem de preexistências. Aplica-se sim a espaços aparentemente “mortos” da cidade, existentes fisicamente no seu interior, dentro da sua malha urbana, mas onde parece que nada acontece, estão abandonados, degradados, esquecidos no tempo, fora da vida social e económica da cidade. Espaços que representam a desordem da cidade, a incapacidade de atracção da mesma. São os “*buracos negros*”<sup>34</sup> da cidade, os buracos que se identificam quando se olha para o tecido da cidade, uniforme e contínuo, e de repente há uma falha, uma quebra nessa continuidade, um espaço que se encontra suspenso no tempo.

Neste momento, no caso de Lisboa, é uma cidade lida em várias partes que não estão unidas, que funcionam quase como ilhas. No entanto, existe um conjunto de espaços de ninguém, que ao serem vistos como uma nova oportunidade para Lisboa e intervindo nesse conjunto, a cidade pode voltar a ser lida como um todo, como a junção de diversas partes que formam o todo, que se encontrariam unificadas e relacionadas entre si, em vez de estarem fechadas em si, de costas entre si.

As periferias em torno a Lisboa apareceram e cresceram devido à falta de capacidade de resposta da cidade. Por não haver habitação com qualidade, espaço de lazer disponível para a população ou porque a habitação com qualidade em Lisboa se tornou muito cara, devido à falta de espaço nesta cidade. No entanto, o que se

---

<sup>34</sup> Designação para os espaços expectantes, dada pelo arquitecto Renzo Piano, aquando da aprovação e apresentação pública do seu projecto para a zona da Fábrica Braço de Prata, em Lisboa, em Novembro de 2010

verifica é que existe uma grande quantidade de terreno que simplesmente a cidade não o aproveita, ignorando a presença destes espaços vagos.

Estes espaços expectantes, parados no tempo, podem ser vistos como oportunidade de reforçar a identidade um pouco esquecida de uma zona, quando de menor dimensão, ou como oportunidade para criar uma nova identidade, ou buscar uma identidade perdida, relacionada com a cidade e a sua história e com aquilo que as pessoas procuram, com as necessidades que têm, quando são de uma dimensão maior.

Os *V.U.'s* de uma cidade devem ser vistos em conjunto, nos quais se pensa como num sistema em que as várias partes colmatam as necessidades de cada zona onde se inserem, complementando-se em simultâneo entre si. Devem ser vistos em conjunto, pois têm um peso muito maior deste modo, em que se pode pensar e projectar a nível global, de modo a transformar a cidade. Isto é, deve-se actuar enquanto sistema e oportunidade da cidade se desenvolver e recuperar no seu interior, ter um desenvolvimento implosivo em vez de explosivo, mas ao intervir em cada espaço destes é preciso também vê-lo como uma unidade individual, pensá-lo como um espaço único daquela zona que procura assumir a centralidade da mesma onde se insere ou simplesmente complementar as suas necessidades e dar continuidade ao tecido urbano.

Os *V.U.'s* são peças de um puzzle: cada peça é única mas forma parte de um sistema. Quando se recupera um espaço destes para a cidade, quando existe esta oportunidade, este espaço que estava perdido no tempo, que era de ninguém, volta a fazer parte de um sistema.







#### 4.1. INTRODUÇÃO

Na época moderna, Lisboa foi a cidade com maior força em Portugal, representando um ponto de encontro e troca entre Europa e os outros continentes. Até ao século XX, viu a sua área aumentar em detrimento do aumento populacional e industrial. Inicialmente cresceu paralela ao rio, tendo virado a sua expansão para norte, com a industrialização da cidade e a construção da linha ferroviária junto ao rio, tendo passado de um crescimento linear para uma estrutura radioconcêntrica a partir do final do século XIX. A criação de determinados eixos de transporte colectivo influenciou desde cedo a estrutura da expansão da cidade e as suas relações com a envolvente.

Na segunda metade do século XX, devido ao grande êxodo rural que se faz sentir em direcção à área metropolitana de Lisboa, ao desenvolvimento dos meios de transporte colectivos, ao investimento nas infra-estruturas rodoviárias que conectam Lisboa ao que está em torno, à massificação do automóvel e aparecimento da classe média, esta cidade começou a perder população vertiginosamente, com especial relevo nas décadas de 80' e 90'. No entanto, é uma cidade de oportunidades!

Devido à crise de 70', à decadência e saída da indústria e à reestruturação do seu porto, Lisboa é uma cidade com imensos espaços expectantes, que esperam uma intervenção, mostrando assim elevado potencial enquanto oportunidades que representam para a revitalização da cidade.

#### 4.2. ASSENTAMENTO DE LISBOA E O SEU DESENVOLVIMENTO

Lisboa nasceu devido à sua localização geográfica, pelas condições e características que esta apresentava. Sempre teve uma localização privilegiada ao resto da Europa pelo seu porto natural de grandes dimensões. Era um porto protegido, junto ao litoral do território, mas já fora do oceano, abrigado pelas colinas de Lisboa e pelo Estuário do Tejo, onde se inseria. As condições oferecidas pelo porto permitiram o fácil acesso e acostagem de navios de diversas dimensões.

Desde cedo que esta cidade se destacou como ponto central e porta de entrada da Europa de bens, produtos, ideias e pessoas. Esta abertura ao exterior e a importância da relação com o rio que Lisboa sempre teve, assim como as cidades portuárias, determinou a sua identidade, construção, expansão e desenvolvimento dentro do país, do qual cedo se tornou capital.



Fig. 61 - Reconstituição da cidade de Lisboa conquistada pelo rei Afonso Henriques em 1147. In *Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*, p.97

O assentamento da cidade dá-se na colina do Castelo por motivos de defesa, permanecendo durante séculos o seu centro político e administrativo aí, enquanto a sua vida comercial acontecia à beira rio, pois desde cedo que o comércio marítimo constituiu o principal motivo do seu crescimento, sendo o motivo de atracção de actividades e capitais.<sup>35</sup>

No século XIII, com o aparecimento das rotas marítimas do Mediterrâneo que passavam pelo estreito de Gibraltar e seguiam para o norte da Europa, Lisboa torna-se ponto de paragem obrigatório. Devido à sua localização geográfica, desde cedo o seu porto tomou

<sup>35</sup> O essencial sobre a origem e transformação de Lisboa encontra-se em: *Actas das Sessões II Colóquio Temático: "Lisboa Ribeirinha"*; <http://www.portodelisboa.pt/porta>; *Lisboa, Periferia e Centralidades*



um forte papel internacional, ao situar-se na faixa ocidental da Europa.

A cidade à medida que vai crescendo e desenvolvendo-se, fá-lo em direcção ao rio, descendo a colina, aparecendo assim a zona de Alfama e a zona antecedente à Baixa, apresentando um espaço ocupado de cerca de 15ha. Vai crescendo sempre mais paralela ao rio que perpendicular a ele, apresentando um crescimento espontâneo que se estende pelas encostas das colinas, em que no alto destas tinham o seu pólo aglutinador destes novos núcleos populacionais que iam surgindo. Em meados do século XIV é erguida uma nova muralha por D. Fernando para englobar uma nova Lisboa, com espaço agrícola e, portanto, de possível expansão, ainda no seu interior. Deste modo a cidade expandia a sua área para cerca de 101,6 ha, mas continuava a ser uma cidade mais comprida do que larga.

Em 1511 a cidade assume o rio como o seu centro de vida económica e comercial quando o Rei D. Manuel I se muda para a beira-rio, deslocando o centro político e administrativo para a Praça da Ribeira (actual Praça do Comércio), pela grande importância que o comércio representa. Com isto, Lisboa assume a sua dependência e vida a partir do rio, reforçando a sua ligação com este ainda mais.

Nos séculos XVI e XVII foram feitas diversas obras junto à margem do rio. Após a descoberta do caminho marítimo para a Índia e do Brasil, procedem-se a obras de defesa na entrada do Estuário do Tejo e de desassoreamento do rio, assim como aparecem diversos cais, estaleiros navais, edifícios ligados ao comércio e à sua administração, como o Terreiro do Trigo e a Casa da Índia, a construção do Mosteiro dos Jerónimos e da Torre de Belém. Com o terramoto de 1755 e a destruição da zona central da cidade, faz-se



Fig. 62 - Vista de Lisboa no final do séc. XVI. (G. Braunio, *Civitates Orbis Terrarum*). In *Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*, p.12

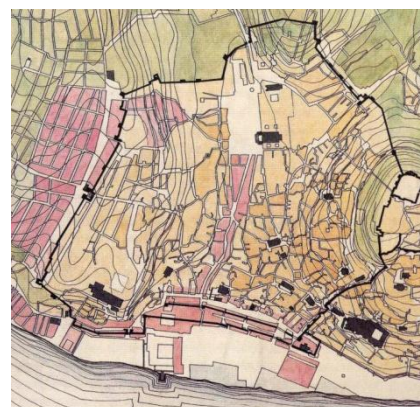


Fig. 63 - Planta de João Tinoco de 1650, com destaque das intervenções manuelinas e muralha fernandina. In *Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*, p.17



Fig. 64 - Plano da Baixa Pombalina por Eugénio dos Santos, Carlos Mardel e E. S. Poppe. <http://www.ordemengenhadores.pt/pt/centro-de-informacao/dossiers/historias-da-engenharia/dimensoes-e-replicas-intemporais-do-terramoto-de-1755/>

o primeiro grande aterro da cidade para a construção da actual Baixa.

Lisboa vai sempre crescendo paralela ao rio, com mais incidência para o seu lado ocidental, em direcção ao desaguar do rio. Antes de a cidade aumentar os seus limites, já a actual parte desde Alcântara a Belém era procurada pela burguesia para as suas quintas de veraneio, em que apesar de se situarem junto ao rio, não tiravam partido do mesmo.



Fig. 65 - Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus Subúrbios, 1807-1826. Arquivo do centro de cartografia FAUTL



Fig. 66 - "Vista da Cidade de Lisboa tomada da Junqueira". Pintura de Henri L'Évêque, 1816. In *Actas das Sessões II Colóquio Temático: "Lisboa Ribeirinha"*, p.148

Até meados do século XIX, Lisboa cresceu sempre nesta ligação dinâmica com o rio Tejo, pois a maioria das pessoas tinha o seu sustento no rio, desde a pesca a actividades da construção naval. Lisboa e o seu porto cresceram assim enlaçados, ao longo da margem. Havia uma relação aberta e sem constrangimentos da cidade com o rio tanto a nível físico como visual. Nesta altura a cidade vê novamente os seus limites a expandirem-se, englobando principalmente a zona ocidental, passando para uma área de cerca de 65km<sup>2</sup>.





Fig. 67 - Planta da Cidade de Lisboa e de Belém, 1834. Arquivo do centro de cartografia FAUTL

#### 4.3. IMPACTOS DO APARECIMENTO DA LINHA FÉRREA, A REESTRUTURAÇÃO DO PORTO E A INDUSTRIALIZAÇÃO DE LISBOA

Com a construção da primeira linha férrea no ano de 1825 em Inglaterra e com o intuito de modernizar Portugal, começa-se a projectar a construção deste sistema no país, mas apenas em 1847, não tendo sido possível antes pela falta de meios económicos. A par com o investimento feito nas linhas férreas, são também feitos alguns investimentos nas estradas, pavimentando-as com macadame e melhorando as suas condições a partir de 1849.

Em 1856, é inaugurada a primeira linha férrea em Portugal, entre Sta Apolónia, em Lisboa, e o Carregado. Em 1873 é inaugurada a primeira linha de Caminho de Ferro Americano, de tracção animal e tranvias sobre carris, que fazia a ligação do Rossio a Belém. Isto permitiu uma maior ligação da cidade com a sua parte ocidental, sendo usada principalmente para viagens lúdicas aos domingos e no Verão, assim como tinha uma componente turística pelo seu percurso junto ao rio. Em 1886, procede-se à abertura da nova Estrada da



Fig. 68 - Inauguração da linha férrea Lisboa-Carregado em 1856 de Roque Gameiro. <http://www.arqnet.pt/portugal/liberalismo/lib1853.html>



Fig. 69 - Caminho de Ferro Americano, percurso entre Rossio e Belém, junto ao rio. Chaves Cruz, 1880.

Circunvalação que alargava, deste modo, os limites urbanos da cidade de Algués a Benfca e daí até Sacavém.

Com o aparecimento da máquina a vapor, surgiram os grandes barcos de ferro (e a vapor) e a construção de linhas férreas. Deste modo, o porto de Lisboa tem a necessidade de uma grande expansão e desenvolvimento da sua estrutura, com nova organização do espaço, procedendo às obras requeridas para a sua industrialização a partir de 1887. Surge como porto especializado, com grandes armazéns e capacidade de carga/descarga; desaparece o porto-cidade, que se misturavam.

Para a industrialização do porto, procede-se à construção de vários cais e docas, à regularização das margens e são criados aterros, de forma a arranjar espaços planos para o porto e as suas indústrias necessárias, ao mesmo tempo que se melhorava as condições de higiene e salubridade de Lisboa, onde as praias eram lixeiras e vazadouros a céu aberto. O porto de Lisboa tornou-se a partir daqui algo completamente distinto do resto da cidade, com autonomia própria e separando fisicamente a cidade do rio. Efeito este que perdurou até ao final do século XX.



Fig. 70 - Planta da cidade de Lisboa, de J. F. M. Palma, com nova linha da circunvalação e administrativa, caminhos-de-ferro e nova linha de costa, 1898. In *Bellem Belém*, p.10

Foi inaugurada em 1887 o troço final da linha de Sintra, entre Cacém e Sintra e em 1888, acontece a abertura da linha férrea urbana de Lisboa, em torno do seu novo limite administrativo que abrangia as zonas de Benfca, Sete Rios, Chelas e Xabregas, enquanto em 1891 abrangia também Campolide e Braço de Prata<sup>36</sup>. Eram áreas perto do centro de Lisboa que ainda se encontravam livres, e consequentemente, com a linha férrea, viram-se ocupadas e urbanizadas rapidamente, começando assim a formação dos primeiros subúrbios da cidade de Lisboa. O mesmo veio a acontecer

<sup>36</sup> Referência das datas no site <http://www.cp.pt/cp/displayPage.do?vgnextoid=70ecab3226ea4010VgnVCM1000007b01a8c0RCRD>

com as linhas de Sintra e Cascais que provocaram uma forte urbanização em torno das estações, mas essencialmente a partir da segunda metade do século XX, pois ambas eram inicialmente vistas como linhas turísticas.

Em 1890, a abertura do troço de caminhos-de-ferro entre Alcântara e Pedrouços veio fomentar o aparecimento de mais fábricas e indústrias na zona de Alcântara, muitas delas relacionadas com o porto de Lisboa, que ao se industrializar e se reorganizar, se começava a expandir por toda a frente ribeirinha de Lisboa. Esta zona já desde o século XVIII apresentava condições para a instalação de fábricas, como por exemplo a ribeira que passava por aqui e a facilidade de importação e exportação das matérias-primas e produtos, através da proximidade ao porto.

Com a conclusão da linha de Cascais ao Cais do Sodré em 1895, após os aterros do porto e do Aterro da Boavista, a industrialização do porto, a abertura da Av. 24 de Julho e Av. Brasília, ambas paralelas à linha de comboio e a modificação da linha de costa, Lisboa vê-se assim afastada abruptamente do rio e da sua frente ribeirinha, que se encontrava agora completamente fechada e controlada pela Autoridade Portuária de Lisboa.



Fig. 71 - Frente marginal entre Terreiro do Paço e Torre de Belém, em 1890-1905. *In Lisboa. Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*; p.106

#### 4.4. PRIMEIRA METADE SÉCULO XX, APARECIMENTO DO AUTOMÓVEL

Com o encerramento do Passeio Público em 1879 para dar lugar a uma nova avenida, a Av. da Liberdade, inaugurada em 1886, a par com forte ruptura da cidade com a sua frente ribeirinha devido aos caminhos-de-ferro e industrialização do porto, Lisboa vira-se para Norte, ocupando colinas e planaltos. Enquanto bairros e vilas operárias para os trabalhadores das indústrias são criados junto ao porto e na periferia do núcleo consolidado, a burguesia afasta-se do rio.

Com o crescimento da área administrativa da cidade de Lisboa em 1885, a sua configuração alterava-se para uma proporção bastante diferente do que tinha sido até então. Antes desta data, a cidade tinha um crescimento sempre numa faixa junto ao rio e agora passava a ter um crescimento mais forte no sentido norte-sul, tornando-se mais comprida nesta nova extensão, apesar de nesta data ainda apresentar grandes terrenos agrícolas.

*“Nos primeiros decénios completaram-se alguns bairros traçados no século XIX e progrediram construções novas ao longo das linhas de transporte então colocadas.”<sup>37</sup> O eléctrico, derivado do “americano”, apareceu em 1901 e veio servir de suporte “...ao crescimento linear do povoamento e à formação de subúrbios de porta junto dos terminais das diversas linhas radiais, tal como as ligações fluviais explicam o crescimento de Almada [...] na margem sul, e o comboio virá a ser decisivo no desenvolvimento suburbano, ...”<sup>38</sup>.*

---

<sup>37</sup> T. B. Salgueiro, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p.47

<sup>38</sup> *Idem, Ibidem*



Fazem-se planos de expansão para Lisboa, como o das Avenidas Novas em 1888, que procura ocupar a área essencialmente a Norte da rotunda Marquês de Pombal, pelo engenheiro Ressano Garcia. No entanto, devido à fase de instabilidade no território português, é um projecto que só terá continuidade e se verá consolidado na década 30'.

Nos anos 30', houve um desenvolvimento da rede rodoviária a partir de antigas estradas. No caso de Lisboa e da margem norte, as estradas renovadas eram as de entrada na cidade que ligavam com Sintra, Loures, Vila Franca de Xira e Torres Vedras.

Em 1940, é feita a Exposição do Mundo Português como afirmação da importância dos feitos históricos de Portugal e com o propósito de duas comemorações: a da fundação do estado português (1140) e da restauração da independência (1640). Esta exposição é feita em Belém, requalificando-se toda esta zona, tornando-a *a posteriori* para a classe alta, pois substituiu-se as habitações populares pela habitação burguesa. Demoliram-se edifícios antigos para erguer os pavilhões da exposição. Nem todos os pavilhões foram desmontados, preservando-se alguns até aos dias de hoje.

A cidade voltou ao rio pela primeira vez desde a industrialização do porto. É criada a primeira passagem pedonal com a frente ribeirinha, o actual túnel que sai da Praça do Império (criada também aquando da exposição), diversos equipamentos culturais e inclusivamente algum espaço público na frente ribeirinha. Retirou-se a indústria que ainda se encontrava junto à Torre de Belém, mas apenas no final da década de 40', permitindo destacar esta e o Mosteiro dos Jerónimos.

Tornou-se então numa das zonas mais afamadas e turísticas de Lisboa (a par com o seu centro histórico).



Fig. 72 - Planta com a localização do plano das Avenidas Novas e Campo Grande, 1903. In *Lisboa. Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*, p.62



Fig. 73 - Planta da Exposição do Mundo Português, Lisboa, 1940. <http://imagensdo passado.blogspot.com/2009/04/exposicao-mundo-portugues-1940.html>



Fig. 74 - Vista aérea sobre a frente ribeirinha requalificada para a exposição, Belém, Lisboa. Mário Novais, 1940.



Fig. 75 - Auto-estrada Lisboa-Cascais, 1944.  
<http://i237.photobucket.com/albums/ff84/Pelha/Autoestradadecascais.jpg>



Fig. 76 - Gare Marítima de Alcântara. Américo Estorninho, 1970.



Fig. 77 - Carta Militar do lado oriental de Lisboa, 1973. Arquivo do Centro de Cartografia FAUTL.

Logo depois da exposição, é criada a primeira auto-estrada em Portugal, a A5, que actualmente faz a ligação entre Lisboa e Cascais. Teve o seu primeiro troço inaugurado em 1944, fazendo a ligação entre Lisboa e o novo estádio nacional, que foi também inaugurado em 1944.

Nesta década foram ainda realizadas novas obras na frente ribeirinha de Lisboa, como a estação fluvial de Belém (pela exposição de 1940) e para desenvolvimento do seu porto, na zona entre Alcântara e Santos, com a construção de armazéns frigoríficos, as estações marítimas de Alcântara e Rocha Conde de Óbidos, inauguradas em 1943 e 1945, respectivamente. Realizaram-se ainda obras de modificação da Avenida da Índia e da linha de comboio e à abertura da avenida de Brasília.

Em 1946, o porto de Lisboa aprovou um plano de melhoramentos para a sua parte oriental, a partir do qual procedeu à regularização da linha de costa deste lado e à construção da doca dos Olivais.

*“...é [...] nas grandes cidades, e a partir de 1950, período em que se assiste à aceleração do processo de industrialização em Portugal, que o «problema» da habitação se vai exacerbar. Perante as enormes carências que se vão acumulando, os preços sobem vertiginosamente [...]; cresce a especulação dos terrenos, surgem os grandes promotores imobiliários apoiados no capital financeiro, as grandes operações especulativas, ...”<sup>39</sup>*. Consequentemente, nos anos 50’, Lisboa assiste a um grande crescimento suburbano à sua volta, através das redes de transportes colectivos. Nesta década, enquanto a cidade de Lisboa cresceu apenas 1,5% de população, os seus arredores ganharam 53% mais<sup>40</sup>. Primeiro o comboio, com a sua

<sup>39</sup> José Sá da Bandeira, “Crise da Habitação, Aspectos na Sociedade Capitalista Portuguesa” in Cadernos da Habitação do Território Cidade/Campo Nº 1 Fev. 78, pp.101-114

<sup>40</sup> Dados obtidos in *Em Volta da Torre de Belém*, de João Nêu, p. 122



expansão de modo digitiforme, e depois o desenvolvimento do transporte rodoviário foram os responsáveis pelo alastrar da mancha urbana na margem norte. Desta primeira metade do século XX, começam-se a destacar alguns lugares suburbanos como por exemplo Algés, Moscavide, Amadora, Cacém, Pontinha e Loures, assim como também Cascais e Sintra apresentam, já nesta época, um elevado crescimento demográfico.

#### 4.5. CONSTRUÇÃO DE NOVAS INFRA-ESTRUTURAS DE ACESSO A LISBOA E A CRISE DOS ANOS 70<sup>3</sup>

Na segunda metade do século XX, “...o *afluxo populacional à região de Lisboa e a sua taxa de crescimento muito rápida traduzem-se na expansão da mancha construída com o desenvolvimento de núcleos suburbanos de tipo dormitório, grande desenvolvimento da construção civil e da especulação sobre o solo, subido do preço das casas e graves problemas de alojamento, com proliferação de soluções marginais.*”<sup>41</sup> Lisboa atinge o seu máximo populacional em 1960 com 802.000 habitantes<sup>42</sup>.

A partir da década de 60<sup>3</sup>, aparece um novo sistema de transporte colectivo em Lisboa, com a inauguração da linha de metro. No entanto, apesar da expansão deste no interior da cidade, facilitando as deslocações e da vaga de êxodo rural em direcção à capital, esta vê a sua população diminuir. Em 1970, já a população da capital tinha reduzido para 706.000 habitantes, enquanto o conjunto que hoje integra a área metropolitana tinha aumentado de 1.372.500

---

<sup>41</sup> T. B. Salgueiro, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p.50

<sup>42</sup> Dados retirados do *Guia de Arquitectura Lisboa 94*, p.314

para 1.674.000 habitantes<sup>43</sup>. Tal facto, que subsiste até hoje, aconteceu por uma série de factores:

- Divisão da propriedade horizontal de casas (1956 a primeira casa em Lisboa neste regime)
- Abertura do troço da A1, entre Lisboa e Vila Franca de Xira em 1961
- Construção da segunda ponte sobre o Tejo, sendo inaugurada em 1966, designada actualmente ponte 25 de Abril
- Abertura do primeiro troço da A2 que liga a nova ponte até ao Fogueteiro em 1966
- Vias rápidas para Amadora, Barreiro e Costa da Caparica na década de 60'
- Massificação do automóvel
- Facilidade de acesso ao crédito para compra de habitação
- Alto valor fundiário em Lisboa

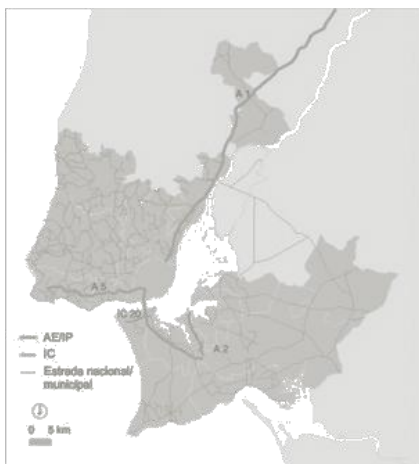


Fig. 78 - Mapa rodoviário da AML no final da década de 60'. Adaptação do mapa XI.2 do Atlas da AML, p.232

Nesta década a procura de habitação em Lisboa e arredores aumentou, mas a oferta de habitação não respondia no mesmo ritmo da procura.

Por sua vez, com o aparecimento da propriedade horizontal das casas e do loteamento dos terrenos nas periferias, a partir de 1956 e 1965 respectivamente, assim como o aparecimento de crédito à habitação, as pessoas começaram a procurar uma casa para compra e não para arrendar. Com a divisão dos alojamentos em propriedade horizontal, as novas habitações realizadas viram alteradas as dimensões da propriedade a partir de finais dos anos 60. *“...a divisão dos imóveis em fracções independentes constituiu uma importante forma de acesso à casa própria para algumas camadas das classes médias urbanas, para quem a compra de um*

<sup>43</sup> Dados retirados do *Guia de Arquitectura Lisboa 94*, p.314

*apartamento passou a constituir o objectivo prioritário dos aforros.*<sup>44</sup>

Segundo afirma Fernando Gonçalves<sup>45</sup>, o preço da habitação está extremamente dependente do mercado fundiário e com a “legalização” dos loteamentos reforçou-se ainda mais o que é preciso pagar como valor fundiário, que aumenta à medida que aumenta a procura de habitação. Sem terreno não é possível construir e portanto este assume um grande peso no preço final e especulação, reforçado pela localização privilegiada relativamente a determinadas zonas ou equipamentos, como confirma José Sá Bandeira<sup>46</sup>. Deste modo, o preço de casa própria em Lisboa tornou-se bastante alto, em que apenas as pessoas da classe alta podiam pagar. Isto obriga à procura de casa fora da cidade de Lisboa, pois com as novas infra-estruturas rodoviárias realizadas e a massificação do automóvel, tornou-se mais fácil a deslocação para as periferias localizadas perto dos novos acessos para Lisboa.

A nova ponte sobre o Tejo, primeiro Ponte Salazar, hoje Ponte 25 de Abril, situada entre Alcântara, do lado norte, e Almada, veio alterar as condições de acessibilidade da margem sul a partir de Lisboa, passando esta margem a apresentar cada vez mais, uma maior procura na habitação e actividades. Apareceu assim um surto de construção em meados dos anos 60’, que durou até à mudança de regime, *“...em parte ligado [...] às grandes urbanizações que vão aparecer nas áreas metropolitanas. Trata-se de conjuntos de imóveis destinados no essencial à venda de regime de propriedade horizontal [...]”. Representam a substituição da produção lote a lote*



Fig. 79 - Inauguração da Ponte 25 de Abril desde Almada. Arquivo do Diário de Notícias, 6 de Agosto de 1966

<sup>44</sup> T. B. Salgueiro, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p. 74

<sup>45</sup> No seu artigo “A Mitologia da Habitação «Social», o caso português” in *Cadernos da Habitação do Território Cidade/Campo* Nº 1 Fev. 78, pp. 21- 83

<sup>46</sup> No seu artigo “«Crise» da Habitação, Aspectos na Sociedade Capitalista Portuguesa”, in *Cadernos da Habitação do Território Cidade/Campo* Nº 1 Fev. 78, pp.101-114



Fig. 80 - Expansão de urbanizações suscitadas pela construção da Ponte 25 de Abril e A2, em Almada. Barragon, 2009.

*pela de grandes pacotes ou conjuntos...<sup>47</sup> com uma dimensão de várias dezenas ou mesmo centenas de fogos. “São responsáveis pelo desenvolvimento rápido de grandes aglomerados na zona suburbana com graves consequências na saturação de equipamentos e infra-estruturas dos lugares junto dos quais surgem, contribuindo para a generalização das carências de equipamentos nos subúrbios.”<sup>48</sup>*

No entanto, o Governo, devido aos custos com a guerra colonial e na década de 70' com a crise económica internacional, parou o investimento em novas infra-estruturas, atrasando o desenvolvimento desta nova área metropolitana que se começava a formar. Apesar desta contenção feita pelo Governo, pode-se observar já nesta altura os efeitos do êxodo rural sobre a capital e o desenvolvimento suburbano que esta sofria: *“...a parte norte da área metropolitana (sem Lisboa) ganha 137.492 residente entre 1950 e 1960, 241.570 entre 1960 e 1970, 427.668 entre 1970 e 1981. Na margem sul o crescimento é mais tardio com 109.417 ganhos na década de 60, 183.772 na de 70, enquanto Lisboa cidade perde 33.186 nos anos 60 ...”<sup>49</sup>.*



Fig. 81 - Fotografia de Alcântara da organização e espaço dos contentores de carga. [http://www.portodelisboa.com/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA](http://www.portodelisboa.com/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA)

Em plena década de 70', com a crise petrolífera que o mundo atravessava e com mais incidência em Portugal depois da mudança de regime, as indústrias, principalmente as que estavam ligadas à actividade portuária, fosse pelo serviço que ofereciam ou pelo meio de transporte, vêem a sua situação mudar. Primeiro, o porto de Lisboa sofreu uma reorganização espacial e de funções, modernizando alguns sistemas como o *roll-on/roll-off* para receber os novos contentores de carga, principalmente nas zonas de

<sup>47</sup> T. B. Salgueiro, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p.66

<sup>48</sup> *Idem, Ibidem*

<sup>49</sup> *Idem*, p.50

Alcântara e Santa Apolónia. De seguida, as indústrias transformadoras sofreram uma quebra significativa a partir de 1973. Outras indústrias, que usavam o transporte marítimo, mudaram de localização para ficarem perto das novas auto-estradas e poderem expandir-se, pois no sítio em que se encontravam, a sua ampliação não era possível.

A realocação destas indústrias acontece porque se tornou mais económico e rápido o transporte rodoviário em detrimento do marítimo, os custos com o terreno são muito mais baixos que em Lisboa e porque assim têm oportunidade e espaço para se desenvolverem, pois não têm a área tão limitada como era dentro de Lisboa. As indústrias estão bastante dependentes do transporte, começaram ligadas ao porto, depois ao caminho-de-ferro e agora localizam-se em função das vias rodoviárias.

Esta reorganização e modernização do porto de Lisboa e das indústrias, que se situavam na frente ribeirinha lisboeta, traz como consequência uma implosão do espaço portuário. Tal facto originou a libertação de muitos e extensos espaços, que até então tinham uma actividade industrial, para a cidade, na sua franja junto ao Tejo. Espaços estes que se tornaram obsoletos, abandonados e degradados e, que até hoje, ainda assim permanecem na sua maioria, quando poderiam ter um papel fundamental na cidade e no seu desenvolvimento.

#### 4.6. PÓS-REVOLUÇÃO, DÉCADA DE 80'

Com a mudança de regime em Portugal e o fim da guerra colonial, Portugal sofre um *boom* demográfico, devido ao retorno dos portugueses das ex-colónias, à vinda de imigrantes dos PALOP e à descida da emigração. Logo depois da queda da ditadura em 1974,



Fig. 82 - Vazio Urbano situado junto ao porto de Lisboa, na Av. Infante D. Henrique. Bing Maps, 2011.



Fig. 83 - Vazio Urbano entre armazéns industriais abandonados, na franja ribeirinha, junto ao porto de Lisboa. Bing Maps, 2011.

Lisboa de facto ganha população, pois a grande maioria dos que vêm para Portugal, vêm para Lisboa. No entanto, pelos mesmos motivos da década de 60, também agora na década de 80', a população começa a sair.

Enquanto na década de 60' ainda não foi uma situação alarmante e aconteceu uma expansão principalmente nas periferias de Lisboa da margem norte, nos anos 80' dá-se o aparecimento da classe média, a grande massificação do automóvel e terciarização da cidade. Da construção ou remodelação feita em Lisboa, 50% era para escritórios e localizavam-se no centro da cidade, não havendo assim espaço para habitar o centro da mesma.



Fig. 84 - Imagem de urbanizações construídas na Cova da Piedade, Almada, à saída da A2. J. Saraiva da Costa, 2009.

Em detrimento do arrendamento, cada vez mais as pessoas tinham como objectivo a compra de casa própria. Aumentava, deste modo, a oferta de habitação nas periferias da margem sul, como alternativa de escapar às confusões, congestionamentos, falta de estacionamento e de espaço livre e dos altos preços praticados na capital. Existia na margem esquerda do rio grande disponibilidade de terrenos a baixo custo e um aumento da oferta dos mesmos, criando-se novos pólos habitacionais. Inclusivamente, observa-se a saída de população das periferias da margem norte, para a margem sul, à procura de melhor qualidade de vida com oferta de casas maiores, preços mais acessíveis, mais espaço livre e menos tráfego.

Nesta década de 80', Lisboa perdeu cerca de 148.000 habitantes, equivalente a 18% da sua população. Também as periferias em torno da capital do lado norte viram a sua população diminuir em cerca de 7350 habitantes, enquanto a margem sul aumentou cerca de 9,7%<sup>50</sup>.

<sup>50</sup> Dados retirados do artigo “Acessibilidades e planeamento urbanístico: alguns aspectos e implicações na Metrópole de Lisboa” de Domingos M. Vaz e Fernando N. Silva in Revista Sociedade e Território Nº24 “Que Rumos para o urbanismo?”, pp.136-148

Tudo isto, em conjunto com o atraso em investimentos de novas infra-estruturas rodoviárias, à insuficiência e fraco serviço dos transportes colectivos, que não souberam acompanhar o aumento da procura, sendo necessário despende horas nas deslocações em transportes colectivos, à obsolescência e desadequação das infra-estruturas de transportes, à falta de estacionamento e nós intermodais e à estrutura radial das redes viária e ferroviária, Lisboa passa a ser uma cidade congestionada e poluída pela circulação de automóveis. A cada dia estes aumentam, com tempos de deslocações cada vez maiores, originando uma degradação mais rápida da cidade, das condições de vida e qualidade ambiental que esta oferece. Assiste-se à redefinição e crescente importância da mobilidade espacial das famílias, com a crescente motorização, o aumento do uso do transporte individual e as alterações na composição da sociedade e nos modos de vida, sem os devidos investimentos necessários à realização de novas infra-estruturas.

E cita-se, Teresa Barata Salgueiro:

*“O forte crescimento populacional e urbano veio a traduzir-se numa acentuada desordem urbanística devido à incapacidade de planeamento e de controlo da transformação do uso do solo por parte da administração pública. Deste modo, foi a pressão especulativa que conduziu a expansão urbana [...]. [...] promoveu a densificação dos tecidos existentes e a terciarização da cidade centro, onde progressivamente se demoliam edifícios para dar lugar a outros maiores nos quais os serviços substituíam a habitação. [...] contribuiu para o aumento das áreas expectantes ao forçar a urbanização de terrenos afastados, deixando muito tempo sem construção sítios melhor localizados [...]. [...] procedeu à ocupação ilegal de zonas verdes ou de grande potencial agrícola, de zonas de protecção e de reserva dos planos destinadas à protecção de certas infra-estruturas ou a garantir a construção e ampliação de vias de*



Fig. 85 - Congestionamento no Rato, no interior da cidade lisboeta. Mário Tomé, 2009.



*transporte e equipamentos. [...] teve importante reflexos na dificuldade posterior de alargamento de certas infra-estruturas e levou à ocupação de terrenos sem aptidão para construção ...*<sup>51</sup>.



Fig. 86 - Antigo espaço portuário na zona de Santos, que actualmente se encontra vazio e abandonado, em que diversos armazéns dos mais pequenos e afastados do rio albergam actividades várias. Bing Maps, 2011.



Fig. 87 - Congestionamento (diário) no IC19, uma das principais vias de acesso a Lisboa, pelo lado noroeste. <http://algueirao-memmartins.blogspot.com/2009/04/sintra-ultrapassou-populacao-de-lisboa.html>

No final dos anos 80' eram evidentes as consequências da reestruturação do porto de Lisboa dos anos 70' e a quebra do movimento, ao evidenciarem-se cada vez mais os diversos espaços obsoletos e degradados que existiam junto à frente ribeirinha e na própria. Apenas na década seguinte se tenta perceber o que aconteceu em Lisboa e como perdeu tanta população, apesar de serem cada vez mais os que trabalham ou estudam em Lisboa.

Segundo Maria Teresa Craveiro<sup>52</sup> pode-se sintetizar os problemas de Lisboa nos finais dos anos 80'/entrada dos anos 90' em sete pontos que levaram à perda de população e degradação da capital:

- “Congestionamento do tráfego
- Agudização de condições e carências de habitação
- Falta de equipamentos culturais e desportivos
- “Divórcio” entre cidade-rio
- Desarticulação cidade-periferia metropolitana
- Descaracterização da arquitectura, dos tecidos e imagens urbanas
- Abandono e obsolescência das áreas industriais”

Ainda no final da década de 80', a cidade de Lisboa começa a olhar de outra maneira para o rio. Tal como refere Vítor Ferreira<sup>53</sup>, começa a percebê-lo como espaço lúdico onde podem acontecer diversas actividades de lazer e culturais, procurando ideias e

<sup>51</sup> In *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p.202

<sup>52</sup> Geógrafa e urbanista da CML nos anos 90', informação retirada do seu artigo “A articulação entre planos e projectos: a experiência de Lisboa” in *Revista Sociedade e Território* Nº24 “Que Rumos para o urbanismo?”, pp.8-17

<sup>53</sup> In *Lisboa, a Metrópole e o Rio*, p. 79



soluções de como trazer o Tejo aos cidadãos. Tal como aconteceu em muitas cidades portuárias, Lisboa enfrenta uma crise urbana, em parte ligada à reestruturação portuária e mudança de actividade na cidade. É confrontada a partir de agora com a presença de diversos espaços devolutos, abandonados e obsoletos mesmo entre o tecido urbano consolidado e o rio, alguns destes inclusive perto de partes históricas.

É o início de uma nova mentalidade que ainda não emergiu por completo.

#### 4.7. ANOS 90' ATÉ À ACTUALIDADE – MUDANÇA DE MENTALIDADE

No início desta década, com a estabilização de Portugal e a adesão à CEE<sup>54</sup> em 1986 e, consequentemente, a disponibilização de fundos, retomaram-se os projectos de novas infra-estruturas no país, designadamente na região de Lisboa, que sofria as graves consequências do atraso dos mesmos.

Começou-se por terminar aquelas vias que já tinham sido iniciadas nas décadas anteriores. Em 1991 concluiu-se a A1, unindo os seus dois troços norte e sul, ligando Porto a Lisboa e finalizou-se igualmente a A5, conectando finalmente Lisboa a Cascais por auto-estrada, após 47 anos do seu início. Ainda em 1991 iniciou-se a A8, ligando Lisboa à costa oeste, ainda não tendo o seu último troço a norte construído. Em 1994 foi inaugurado o IC19, a via rápida que liga Sintra a Lisboa. Em 1995 procedeu-se à abertura da CREL<sup>55</sup> e retomou-se o projecto de ligar a ponte 25 de Abril à A1, através finalização do eixo norte-sul, que só viria a acontecer



Fig. 88 - Mapa rodoviário da AML, entre 1994 e 1995. Adaptação do Mapa XI:3 do *Atlas da AML*, p.232

<sup>54</sup> Comunidade Económica Europeia, designada a partir de 1992 como União Europeia (UE)

<sup>55</sup> Circular Regional Exterior de Lisboa

em 2007. É igualmente realizada a CRIL<sup>56</sup>, em serviço desde 1995, mas a qual também só viria a ser finalizada em 2011.

Entra-se assim numa nova década com um território extremamente fragmentado, mas com os diversos assentamentos populacionais (da margem norte) relativamente conectados à capital devido à nova rede rodoviária. Também os novos modos de trabalho modificaram os horários e as necessidades de localização de certo tipo de actividades. Como refere Sofia Morgado<sup>57</sup>, o automóvel ganhou cada vez maior importância pela flexibilidade que podia dar e que o transporte colectivo não apresentava.



Fig. 89 - Estacionamento abusivo no centro histórico de Lisboa, devido ao aumento do uso automóvel, diminuindo a qualidade de espaço urbano dedicado ao peão. FJorge, 2009.

Entre a facilidade de acesso a Lisboa pelas novas infra-estruturas e o aumento do uso automóvel, começa-se a notar a consequência dos mesmos na cidade ao serem cada vez maiores os congestionamentos e o ar mais poluído, assim como o peão observa o espaço destinado a si cada vez mais reduzido, ocupado pelos carros.

Nesta década observa-se uma renovação das oportunidades do solo em Lisboa devido às grandes transformações nos sistemas produtivos que tornaram obsoletos diversos terrenos industriais e portuários em lugares centrais nos anos anteriores. Os antigos espaços portuários, sujeitos desde sempre a diversos reordenamentos, vêm-se agora sem uso, onde se vai procurar potenciar o reforço e criação de novas centralidades. A entrada na década de 90' é assim feita com uma nova mentalidade: como devolver o rio aos lisboetas e à cidade? Como retomar essa ligação?

<sup>56</sup> Circular Regional Interior de Lisboa

<sup>57</sup> No seu artigo "*Intensidades das Paisagens Metropolitanas*" in *Sociedade e Território* "Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios" Nº42, pp.21-29

No final da década anterior, em 1988, a Associação dos Arquitectos Portugueses lança um Concurso de Ideias para a Renovação da zona Ribeirinha de Lisboa. É um concurso que vem servir como ponto de partida para um novo olhar sobre a relação da cidade com o rio e das possibilidades inerentes à recuperação e revitalização da frente ribeirinha lisboeta, dando início a uma fase de planificação por parte do município, identificando os problemas de Lisboa e definindo estratégias para a resolução dos mesmos.

Logo no início da década e, como primeiro passo para retomar a ligação da cidade com o rio, são feitas obras de requalificação na zona ocidental de Lisboa. Começa com a construção do Centro Cultural de Belém, localizado numa zona de aterro que enquadra o Mosteiro dos Jerónimos. Apesar de separado fisicamente da frente ribeirinha, o projecto escolhido tem uma forte ligação visual com o Tejo. Com esta intervenção, não situada na frente ribeirinha imediatamente junto ao rio, seria de pensar que se iria apostar na requalificação e recuperação dos diversos espaços industriais que se encontram abandonados e obsoletos em toda a franja ribeirinha, no contacto imediato com o tecido urbano consolidado. Mas tal não aconteceu e este foi mesmo o único caso mais concreto (pois existe o projecto feito no Aterro da Boavista, que pretendia ser um exemplo de intervenção, mas do qual pouco foi realizado) de uma intervenção num sítio destas características.

Em 1990, a Câmara Municipal de Lisboa aprova as bases para a elaboração do Plano Estratégico de Lisboa<sup>58</sup> e do Plano Director Municipal<sup>59</sup> e, em 1992, o primeiro é aprovado, enquanto o segundo apenas em 1994. O PDM tinha como objectivos principais

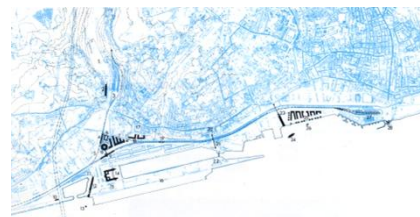


Fig. 90 - Imagem do projecto vencedor do Concurso de Ideias lançado pela AAP, da autoria de Carlos Marques, Rosa Silva e José Aguiar. In *Lisboa, a Cidade e o Rio*, Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa, p.34



Fig. 91 - Vista Sul do Centro Cultural de Belém. Ricardo Figueira, 2004.

<sup>58</sup> Designado PEL daqui em diante

<sup>59</sup> Designado PDM daqui em diante

compatibilizar diversos usos, desde portuário ao lúdico e habitacional, em toda a frente ribeirinha e “...recuperar e rejuvenescer a população da cidade, procurar o reequilíbrio funcional entre habitação e serviços, aumentar as acessibilidades e a mobilidade, valorizar o património e o ambiente, modernizar as estruturas urbanísticas de apoio às actividades económicas...”<sup>60</sup>

O PEL tem como um dos objectivos principais minimizar as carências que se fazem sentir em Lisboa, pois como indica Teresa Barata Salgueiro “... Lisboa é centro de uma área metropolitana com graves distorções em termos de distribuição das actividades, do emprego e da habitação e com fortes carências de transportes e equipamentos sociais que interessa corrigir”<sup>61</sup>.

Ambos os planos tinham o mesmo fim, que era de melhorar a qualidade de vida em Lisboa, recuperando e requalificando a cidade, de modo a trazer habitantes. No entanto, nunca souberam olhar em conjunto para a série de *brownfields* e espaços expectantes existentes entre a antiga linha de costa e a actual.

Entre 1993 e 1995, a APL elaborou um plano para a frente ribeirinha, designado POZOR (Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha). Este plano abrangia toda a frente ribeirinha, excepto a parte oriental que integrava a zona atribuída à Expo 98’, desde Algés a Poço do Bispo. Tinha como objectivo a articulação entre a actividade portuária e a sua modernização, com as zonas que se encontram sem uso e, portanto, possíveis de abri-las aos cidadãos, requalificando e reestruturando as áreas obsoletas ao mesmo tempo que procedem ao reordenamento e revitalização das zonas que ainda estão em uso. Previam a reconversão de algumas instalações para

---

<sup>60</sup> T. B. Salgueiro, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p.83

<sup>61</sup> *Idem*, p.28

outros usos (caso das Docas de Alcântara) assim como a melhoria dos acessos para os transportes terrestres.

É feita uma intervenção na primeira linha da frente ribeirinha de Lisboa com a recuperação da faixa entre Belém/Museu da Electricidade às Docas de Alcântara, que entretanto a APL alugara para serviços de lazer e restauração abertos à população, criando uma nova dinâmica nesta zona da cidade.



Fig. 92 - Imagem da reconversão das Docas de Alcântara. <http://vmago.spaceblog.com.br/r428/01-Lisboa-Fotos/12/ao>

Em 1993, é criada a empresa Parque Expo, que elaborou o Plano de Urbanização da Zona de Intervenção (PUZI), para a Expo 98'. Esta realizou-se na área de uma antiga zona industrial já desactivada na ponta mais oriental da cidade com cerca de 340 ha e 5 km de linha de costa. Era considerada uma das áreas mais esquecidas e degradadas da cidade, cuja linha de costa estava preenchida com usos portuários. Com a Expo 98', houve a possibilidade de requalificar esta área perdida e procurou-se potenciar o sistema de transportes colectivos, criando uma gare intermodal neste espaço. Um terço desta área recuperada corresponde a espaços verdes e culturais, promovendo uma forte ligação com o rio, pois toda a frente se encontra disponível e aberta aos cidadãos.



Fig. 93 - Imagem de zona pedonal junto ao rio no Parque das Nações. Lisboa, 2011.



Fig. 94 – Mapa geral da reconversão feita no espaço oriental da cidade, actualmente designado Parque das Nações. Lisboa, 2011.

Em 1998, inaugura-se uma nova ponte sobre o Tejo, a ponte Vasco da Gama. Faz a ligação entre a CRIL e Montijo, continuando por uma nova auto-estrada, a A12, até Setúbal. Deste modo, veio



Fig. 95 – Imagem da Ponte Vasco da Gama a entrar em Lisboa. Samouco, 2011.

aliviar a enorme pressão imobiliária que a parte ocidental da margem sul sofria desde a abertura da ponte 25 de Abril, originando um crescimento e expansão de toda a zona oriental desta margem. Assistiu-se a um crescimento desordenado, com um consumo excessivo de solo e urbanização do mesmo e a um aumento do tráfego pendular para Lisboa, pois os transportes colectivos não se adaptaram a esta nova realidade. Estes permaneceram parados no tempo, sem melhoria nem aumento dos serviços, não se mostrando como uma alternativa real, devido à combinação necessária de transportes para chegar a Lisboa, ao tempo que era necessário gastar em transportes e trocas e ao custo que estes tinham em comparação com o transporte individual e um novo acesso à capital, livre de congestionamentos, ao contrário da ponte em Almada, colocando assim o automóvel no centro da mobilidade que os novos padrões de vida exigem. Esta ponte influenciou a expansão da suburbanização desde Alcochete a Sesimbra.

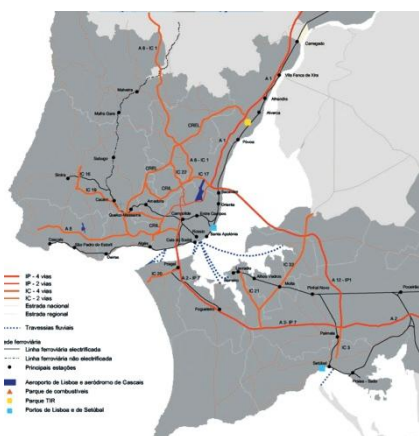


Fig. 96 - Rede de mobilidade existente na AML em 2001. Mapa XI.1 do Atlas da AML, p.230.

Em 1998, a Área Metropolitana de Lisboa era “...uma das áreas metropolitanas da Europa com maiores tempos médios de deslocação casa-trabalho devido à predominância do modo rodoviário sobre o ferroviário nos acessos bem como na circulação no interior da cidade. [...] A acentuada estrutura radial das redes viária e ferroviária é uma das causas das deficientes condições de mobilidade vividas na região de Lisboa. Para o alongamento do tempo das deslocações contribui ainda a baixa frequência do transporte em certas linhas e horários, o facto das carreiras serem demasiado longas, a descontinuidade física da rede e a falta de coordenação entre modos de transporte, associados à falta de interfaces, bem como os congestionamentos”<sup>62</sup>.

<sup>62</sup> T. B. Salgueiro, *Lisboa, Periferia e Centralidades*, p. 110



Nesta data o transporte individual correspondia a 52% das deslocações para Lisboa, em que 69% destes correspondiam às deslocações pendulares. Destes 69%, 56% correspondia ao movimento casa-trabalho e os outros 13% casa-escola. Esta situação é exactamente o oposto do que se passa nas outras áreas metropolitanas europeias, inclusive as de mesma dimensão que a de Lisboa<sup>63</sup>.

Na década de 90, Lisboa ainda perde quase 15% da sua população, mas nesta última década, apesar dos efeitos da nova ponte, nos ganhos de população e expansão da margem sul, e da melhoria da qualidade de vida nas periferias de Lisboa, a cidade vê esse número diminuir para 3,4% (resultado provisório). Para tal contribuíram as áreas residenciais como Telheiras e o Parque das Nações<sup>64</sup>, que apesar deste último ser direccionado para uma classe alta, registou uma grande procura, ganhando aí aproximadamente 20 mil habitantes.

As pessoas que durante esta década vinham morar para Lisboa eram como sempre pessoas pertencentes a uma classe média-alta/alta. O próprio projecto do Parque das Nações tinha o seu mercado virado para esta classe, com uma grande procura por uma habitação aqui, devido às excelentes condições de vida que oferece. Contém diversos serviços, escritórios, transportes, comércio, espaço público, de lazer e desportivo. Isso origina processos de



Fig. 97 - Imagem da Avenida João XXI, a principal do Parque das Nações. Lisboa, 2011.

<sup>63</sup> Dados obtidos no artigo “Acessibilidades e planeamento urbanístico: alguns aspectos e implicações na Metrópole de Lisboa” de Domingos M. Vaz e Fernando N. Silva in *Revista Sociedade e Território* Nº24 “Que Rumos para o urbanismo?”, pp.136-148

<sup>64</sup> Designação referente à nova zona da cidade que integra o espaço da Expo 98’

“*gentrification*”<sup>65</sup> na cidade, é apenas para uma população com alto poder de compra.

Em oposição a este factor, as políticas municipais viram-se para a classe baixa, com políticas de realojamento das famílias que moram em barracas, favorecendo a permanência destas na cidade.

Deste modo, com estes dois “mercados”, a grande maioria das pessoas, pertencentes à classe média, assim como as famílias jovens, vêem-se obrigadas a continuar a sua saída para a periferia.

Toda esta suburbanização que Lisboa sofreu, principalmente ao longo da segunda metade do século XX, além de originar uma forte degradação e declínio da capital, traz diversas consequências nefastas para as próprias periferias, que apenas nos dois últimos decénios começaram a regulamentar com mais força a sua urbanização. Consequências estas, que também afectam a cidade de Lisboa como, por exemplo, a maior dependência do transporte individual, devido à incapacidade do transporte colectivo, originando grandes congestionamentos na capital, que muito lentamente se procuram resolver, assim como originam grande poluição ambiental e sonora. Outros problemas destas expansões<sup>66</sup> das periferias são o consumo de solo, que afinal é um bem escasso, pois não se produz; a maior impermeabilização dos terrenos e extensão das redes de infra-estruturas, desde as básicas de saneamento e electricidade, às redes de estradas, em detrimento de se tornarem

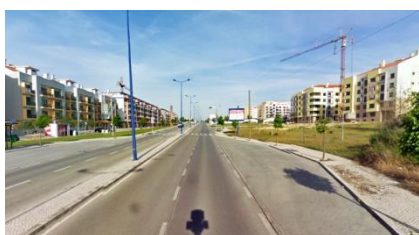


Fig. 98 - Expansão contínua da cidade do Montijo, derivada pela enorme procura após a construção da Ponte Vasco da Gama. Montijo, 2011.

<sup>65</sup> *Gentrification* refere-se ao influxo da classe alta, em áreas degradadas da cidade onde houve renovação ou substituição das velhas habitações, levando ao aumento de valor da propriedade, provocando a saída de classe média-baixa

<sup>66</sup> Identificados nos artigos de Nuno Portas e de Brandão Alves com João Cortesão, intitulados “*As formas da cidade extensiva*” e “*Dispersão urbana: Uma oportunidade*” in *Sociedade e Território* “*Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*”, Nº42, pp. 21–23 e pp.67–74 respectivamente



inadequadas; à fragmentação da estrutura ecológica e maior dependência energética.

Esta expansão desordenada originou também um processo de “... *desestruturação das redes que sustentavam o contínuo «naturalae» e da perda de uma sabedoria de ocupação territorial, factor de equilíbrio dos assentamentos humanos*”<sup>67</sup>.

Nas últimas duas décadas, a cidade de Lisboa tem procurado refazer a ligação com o rio. No entanto, apenas se recuperaram duas áreas em extremos opostos da cidade, não havendo ainda uma dinâmica diária para os lisboetas destes espaços.

Começou-se por recuperar a zona de Belém, que integrava o Porto de Lisboa, mas não existem grandes equipamentos de apoio à vida no quotidiano nesta zona. Resume-se a uma área lúdica, de passeio ao final do dia ou fim-de-semana e a uma área cultural, visto estarem inseridos nesta zona diversos monumentos nacionais, onde quem se vê durante o dia são apenas turistas.

O outro espaço objecto de intervenção, é a área referente ao Parque das Nações, tendo sido aproveitado o evento da Expo 98’ para recuperar a zona. É uma grande área, que se encontrava abandonada, bastante degradada e contaminada pela indústria que aí esteve instalada. Actualmente é um pólo dinâmico, que abrange diversas actividades desde habitação, serviços, escritórios, comércio, actividades lúdicas e culturais. É um espaço muito bem recuperado, a nível de ordenamento do território e inclusivamente a nível de espaço público, oferecendo sempre espaço disponível junto ao rio para o cidadão. Oferece diferentes tipos de espaço público, de espaço verde. No entanto a sua conexão com a cidade não foi

<sup>67</sup> Retirado do artigo de João Carlos Antunes, intitulado “Da ruralidade e do disperso urbano na Península de Setúbal” in *Sociedade e Território “Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios”*, Nº42, pp.14–28



Fig. 99 - Frente Ribeirinha entre Museu da Electricidade e Docas de Alcântara, Lisboa. José Sánchez, 2010.



Fig. 100 - Limpeza do antigo espaço industrial para receber o evento da Expo 98', Lisboa. Parque Expo S.A.



Fig. 101 - Actual espaço do Parque das Nações. Parque Expo S.A.

totalmente conseguida. É um espaço que funciona quase como uma ilha em relação à cidade onde se insere.

Se a relação de Lisboa com o rio começou por ser de base económica, hoje em dia, esta é vista como algo lúdico, com uma forte identidade e de alto valor paisagístico. Deste modo potencia uma mais-valia fundiária, justificando assim a preferência pela localização perto do rio, originando novos estilos de vida e padrões de consumo.



Fig. 102 - Planta do projecto actualmente a decorrer entre Cais do Sodré e Terreiro do Paço, Lisboa. [http://www.parqueexpo.pt/output\\_e\\_file.aspx?id\\_file=1424](http://www.parqueexpo.pt/output_e_file.aspx?id_file=1424)



Fig. 103 - Imagem virtual da requalificação prevista para a Ribeira das Naus, Lisboa. [http://www.parqueexpo.pt/output\\_e\\_file.aspx?id\\_file=1417](http://www.parqueexpo.pt/output_e_file.aspx?id_file=1417)



Fig. 104 - Imagem virtual da proposta vencedora para o novo Terminal de Cruzeiros de St. Apolónia, Lisboa. [http://3.bp.blogspot.com/\\_KqNAXLtxODQ/THam74KHmxI/AAAAAAAYY/yuvI66uA-sc/s1600/terminal\\_cruzeiros.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_KqNAXLtxODQ/THam74KHmxI/AAAAAAAYY/yuvI66uA-sc/s1600/terminal_cruzeiros.jpg)

Actualmente está-se a recuperar a zona ribeirinha central, desde o Cais do Sodré, passando pela Ribeira das Naus e Terreiro do Paço, até Santa Apolónia. Havia um espaço expectante na zona da Ribeira das Naus, que servia como estacionamento. Entretanto parte desse espaço já foi recuperado, através de algum edificado e uma praça “branca”, estando em recuperação o resto da área da Ribeira das Naus, como jardim e espaço público, fazendo alusão às memórias deste local, à sua história de relação com o rio. A nova praça não oferece um único ponto de sombra, é um pavimento todo em lioz, reflectindo muito a luz a quem aqui passa e as funções dos novos edifícios são apenas escritórios e serviços da União Europeia, não potenciando o usufruto deste novo espaço por parte dos cidadãos.

Na zona de Santa Apolónia, junto ao rio, está previsto a construção do Terminal de Cruzeiros num espaço que actualmente tem alguns armazéns a funcionarem como terminal de cruzeiros, mas pouco ou nada qualificados, assim como a sua envolvente. O novo terminal situar-se-á em parte sobre a actual doca, oferecendo espaços verdes em torno, melhorando a qualidade e a nível paisagístico o espaço. No entanto, pelo edifício se encontrar sobre o espaço de água e pela conexão necessária aos navios de cruzeiro, encontra-se

um pouco fora de escala, tendo em conta a localização, mesmo frente à zona mais antiga de Lisboa.

#### 4.8. ESTUDOS DE CASO EM LISBOA

##### 4.8.1. Centro Cultural de Belém

O Centro Cultural de Belém<sup>68</sup> foi construído numa zona de aterro, perpendicularmente ao Mosteiro dos Jerónimos, fechando a lateral da Praça do Império.

Este espaço, antes do CCB, começou por receber o Palácio Marialva no século XVI, mais tarde designado Quinta Real da Praia. Foi vendida em 1929 ao Estado Português e em 1939 albergou um liceu, tendo sido, posteriormente, ocupada pelo Comissariado da Exposição do Mundo Português. Esta Quinta foi demolida em 1962. A par com esta edificação existia mais um conjunto de edifícios onde agora se encontra o CCB<sup>69</sup>.

Em 1940, na zona a este da Quinta Real da Praia, foi construído o Pavilhão dos Portugueses no Mundo, grande e imponente, a propósito da Exposição do Mundo Português. Este pavilhão manteve-se pelo menos até 1955.

Entre a demolição do pavilhão e da Quinta e a construção do CCB, manteve-se como um espaço expectante, disfarçado de área verde mas que não se encontrava pensada e estruturada.



Fig. 105 - Palácio Marialva. A. Salgado, 1945



Fig. 106 - Fotografia do Pavilhão dos Portugueses no Mundo, erguido para a exposição de 1940, Lisboa, 1955.

<http://imagensdopassado.blogspot.com/2009/04/exposicao-mundo-portugues-1940.html>

<sup>68</sup> Irá ser referido ao longo da dissertação como CCB

<sup>69</sup> Dados obtidos no livro *Bellem, Belém* editado pela Câmara Municipal de Lisboa, pp. 72 e 100



Fig. 107 - Entrada principal do CCB, de frente para a Praça do Império. Lisboa, 2011.



Fig. 108 - Vista nordeste do CCB, onde se destacam as suas fachadas opacas e aspecto maciço. Lisboa, 2011.



Fig. 109 - Principal terraço Sul do CCB, com esplanada e vista para o rio. Lisboa, 2011.



Fig. 110 - Imagem virtual do projecto para o CCB com a sua segunda parte que não chegou a ser realizada. Gregotti Associatti e Risco, 2007.

Este projecto, o CCB, da autoria do arquitecto italiano Vittorio Gregotti em associação com Manuel Salgado, foi construído entre 1989 e 1992, com uma área de 140.000m<sup>2</sup>. É todo revestido em lioz, a mesma pedra dos monumentos em torno, sendo bastante opaco em todas as suas fachadas. Em vez de se abrir para o exterior, capta as actividades e as pessoas para o seu interior, revelando o exterior, aos seus visitantes, apenas nos terraços. Engloba vários auditórios, estacionamento, lojas, salas de exposições, bares e restaurantes. O seu interior consiste em espaço público, aberto a todos, que permite o acesso às várias áreas do edifício. Pode-se aceder não só a partir da sua entrada principal, que é a Praça do Império, mas também pelas fachadas laterais da construção.

O CCB dispõe de vários terraços, a maioria a sul, virados para o rio, mas também um virado a norte, que permite a vista para o Planetário e os Jerónimos. Os terraços principais são acessíveis directamente a partir da rua, sem necessidade de ter que atravessar todo o edifício até eles. Apesar de o edifício não estar fisicamente ligado à frente ribeirinha, a qual dispõe de diversas actividades nesta área, os seus terraços permitem uma ligação visual extremamente forte, pois ao encontrarem-se elevados em relação às estradas e ao comboio, minimiza o impacto destes.

Como muitos dos projectos idealizados para a cidade de Lisboa, este também não foi levado até ao final, ficando por terminar a sua segunda parte, que englobaria um hotel e pequenos espaços de exposição, a qual pretendia chegar mais perto da ligação pedonal que foi projectada e construída para aquela zona.

#### 4.8.2. Aterro da Boavista

Até ao século XIX, este espaço consistia numa reentrância do rio onde se acumulava lixo, tornando esta área insalubre, com acumulação de lodos. O seu primeiro aterro, em 1857, surgiu por questões de higiene e como tentativa para travar as epidemias que se registavam em Lisboa. O espaço foi prolongado e regularizado até a uma avenida sobre o rio, correspondendo hoje à actual 24 de Julho (inaugurada em 1863). Foi realizado um segundo aterro antes do final do século para a instalação da linha de comboio e do porto de Lisboa. Com os aterros consecutivos, esta área ficou dividida em diversos lotes extremamente estreitos e muito alongados, perpendicularmente ao rio.



Fig. 111 - O Aterro da Boavista antes da abertura da Av. D. Carlos I. In *Revista Sociedade e Território* Nº24 "Que rumos para o urbanismo?", p.67

No final do século XIX, com o afastamento do rio e pela perda das funções iniciais de apoio portuário, foi proposta uma reorganização do aterro. Esta ideia não foi realizada por completo, tendo-se efectuado apenas o quarteirão de Santos do lado ocidental; o arranque de outro, no lado oriental, sobre a Praça D. Luís; a abertura da avenida D. Carlos I (inaugurada em 1889) e, lentamente, da rua D. Luís I. A estrutura base do aterro, com as suas ruas perpendiculares ao rio, manteve-se, resistindo a uma regularização dos quarteirões e integração na cidade.



Fig. 112 - Planta do Aterro da Boavista em 1908. Galeria Flickr OASRS, 2010.

Na década de 60' do século XX, foi feito um estudo sobre a reorganização deste aterro, que previa a demolição integral da zona para inserir um único quarteirão, que não permitiria atravessamentos pelo seu interior. Dos poucos novos edifícios realizados neste local desde então, baseiam-se neste estudo.

No início da década de 90', no âmbito da elaboração do PEL de 92', foi proposto um estudo sobre a reconversão completa de um



espaço obsoleto, com limites bem definidos, que ao ser requalificado permitisse a regeneração da área envolvente. Tinha como objectivo encontrar um modelo de exemplo de intervenção em vazios urbanos que se encontram na franja ribeirinha de Lisboa. Pretendia-se extrapolar deste caso as consequências que traria para a zona onde se insere, as fragilidades e deficiências, assim como as vantagens e pontos a manter ou reforçar. Por tal, a zona abordada foi o aterro da Boavista (12ha), pois é maior que muitas outras áreas deste carácter presentes em Lisboa e situa-se num ponto nevrálgico da cidade.

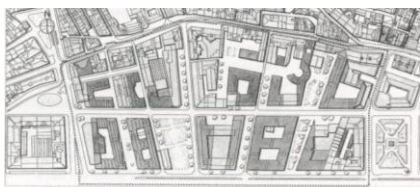


Fig. 113 - Planta da proposta elaborada por António R. G. Lamas. In *Revista Sociedade e Território* Nº24 "Que rumos para o urbanismo?", p.70

O projecto elaborado pretendia, entre outros pontos, manter os alinhamentos e arruamentos actuais; estabelecer uma continuidade entre os edifícios mais recentes e a envolvente (exemplo do IADE); aumentar o espaço público e a comunicação entre os topos norte e sul do aterro; a criação de espaço público elevado, a partir de algumas coberturas em terraço, para proporcionar novas vistas sobre a colina e o rio; a construção de uma ligação pedonal entre a colina e o rio; a criação de equipamentos colectivos e residenciais, com usos comerciais e de serviços; a construção de parques de estacionamento subterrâneos, tanto de uso privado como público.



Fig. 114 - Vista aérea do estado actual do Aterro da Boavista, Lisboa. Bing Maps, 2011.

Entretanto estes quarteirões continuam a albergar velhos e grandes armazéns, que se encontram abandonados e muitos deles bastante degradados. Outros quarteirões apenas têm um muro em torno e nada no seu interior, em que as pessoas que passam por ali, não percebem os espaços expectantes que aqui se encontram e tanto potencial têm.

Em 2003, a partir de um promotor e proprietário privado do vazio que hoje se encontra nas traseiras do edifício do IADE, foi feito um projecto pelo arquitecto Norman Foster. Este projecto gerou muita

controvérsia pela construção prevista de uma torre de 110m de altura, que seria um *landmark* desta zona.

O projecto elaborado para este espaço englobou bastantes conceitos que, pelo que foi estudado e analisado ao longo desta dissertação, devem estar presentes numa intervenção num espaço expectante. Prevê a criação de uma praça pública, no interior do quarteirão, estando assim protegida por edificado da agressividade da Av. 24 de Julho e da linha de comboio, mas que é possível de aceder à mesma através da permeabilidade oferecida pelos edifícios; a construção de diversos espaços para albergar várias funções, criando um quarteirão híbrido, onde haveria habitação tanto para a classe alta (na torre) como para a classe média (que ao longo das décadas tem sido expulsa de Lisboa), escritórios, cafés, restaurantes, lojas, etc., que permitiriam a vivência deste espaço ao longo de todo o dia e mesmo durante a noite.

Estavam previstos também alguns espaços verdes na praça e o projecto planeava dar continuidade ao tecido urbano, criando uma relação/transição entre o edifício do IADE, que é enorme para a escala do sítio onde se insere e que está completamente desconectado da envolvente, com o resto do edificado. No entanto, o projecto ficou travado na CML e apareceu um novo projecto para os quarteirões contíguos.

Actualmente está previsto para uma zona deste aterro, a nova sede de EDP, que durante uns anos já aqui esteve, mas que agora está localizada no Marquês de Pombal. Este projecto, da autoria do atelier Aires Mateus, engloba num único quarteirão o edifício da sede e nalguns quarteirões em torno estão previstos alguns prédios de habitação.



Fig. 115 - Maqueta do projecto proposto por Norman Foster para o Aterro da Boavista. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=154763>

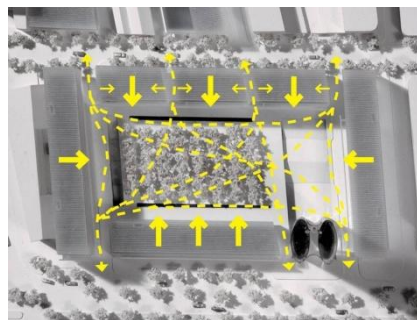


Fig. 116 - Esquema de acessos do projecto proposto por Norman Foster para o Aterro da Boavista. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=154763>



Fig. 117 - Esquema funcional e praça do projecto proposto por Norman Foster para o Aterro da Boavista. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=154763>



Fig. 118 - Maqueta da proposta de intervenção do atelier Aires Mateus para o Aterro da Boavista. Galeria Flickr OASRS, 2010.



Fig. 119 - Maqueta do projecto da nova sede da EDP para um dos quarteirões do Aterro da Boavista. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=26507738#post26507738>



Fig. 120 - Imagem virtual da cobertura da praça proposta na nova sede da EDP, no Aterro da Boavista. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=26507738#post26507738>



Fig. 121 - Imagem virtual dos espaços verdes propostos para o edifício da nova sede da EDP, no Aterro da Boavista. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=26507738#post26507738>

Localizado num dos V.U.'s mais fortes de Lisboa, no aterro da Boavista, é um projecto esperado por muitos para a recuperação da zona de Santos. É um projecto do qual se espera sucesso para a revitalização e requalificação de toda a área, tanto a nível de vivência diária e social como para a recuperação económica e urbana do local.

O projecto consiste em ocupar quase até ao limite do quarteirão com edificado, mas procura manter o espaço interior do quarteirão como espaço público, aberto. Cria uma praça em sombra no seu centro, de modo a que mesmo em pleno Verão seja possível a vivência neste espaço. Procura algum dinamismo a nível de fachadas, no sentido em que à medida que se caminha por este quarteirão ou se passa nos seus limites, vemos sempre uma luz diferente e a relação com o interior modifica-se, sendo mais forte se visto de frente ou mais fechada se visto lateralmente.

Uma das preocupações fundamentais deste projecto é ser sustentável e haver uma forte relação entre interior e exterior, entre os trabalhadores do mesmo e o local. Deste modo, estão projectados também diversos espaços exteriores e verdes em diferentes camadas superiores pertencentes ao edifício, melhorando não só o edifício a nível de isolamento sonoro e térmico mas também reforçando a ligação entre o espaço exterior público à cota da rua com o edifício e os seus espaços exteriores.

Este projecto estabelece uma ligação com a frente ribeirinha, não directamente no quarteirão da nova sede da EDP, mas a outro contíguo.

Apesar de estar identificado como uma peça-chave para a revitalização da zona de Santos, parece não se conectar também muito a ela, fechando-se muito em si mesmo, não tendo pontos de atracção, chamativos, para as pessoas que por aqui passam.



#### 4.9. CONCLUSÕES PARCIAIS/OPORTUNIDADE DE LISBOA

Pode-se observar como os diversos modos de transporte, desde o aparecimento do comboio e do “americano”, à massificação do automóvel, foram das principais influências na expansão, desenvolvimento e organização do território. Com o progresso destes, a expansão começou por ser bastante linear, em torno das linhas de transporte colectivo, para na segunda metade do século XX se tornar cada vez mais dispersa, através do aumento das infra-estruturas rodoviárias e a prioridade dada ao automóvel.

Devido à reestruturação portuária em Lisboa, à mudança dos modos de organização e funcionamento das indústrias, geraram-se muitos e diversos espaços obsoletos nos terrenos ganhos ao rio um século antes. Estes factos originaram “...*novos problemas urbanos ao nível da degradação dos espaços, das infra-estruturas e da paisagem urbana*”<sup>70</sup>.

Até ao aparecimento desta crise económica e ecológica que o mundo atravessa, relacionada com o aumento do custo energético, sobretudo do petróleo, houve um aumento das deslocações pendulares para Lisboa em transporte individual. Mas agora, começa-se a notar uma diminuição dos carros que entram em Lisboa diariamente, pois hoje em dia, a hipótese de levar o automóvel para a capital é cada vez mais difícil, devido ao alto custo que representa. O transporte colectivo (mas ainda não todos) por sua vez, vê aumentar, depois de muitos anos de abandono, os seus utentes, mas, não se apresenta ainda como uma alternativa suficientemente forte. Os transportes colectivos, mesmo com o

---

<sup>70</sup> Artigo de Leonel Fadigas “*Frentes de Água: paisagens de dupla leitura*” in *Portus “Ciudad Portuaria y Waterfront Urbano”*, Nº16, pp.27-31

aumento de utentes, mantêm ou diminuem as carreiras que tinham, aumentam substancialmente os preços pelo aumento dos combustíveis e diversos custos e continuam muitos deles sem oferecer uma boa coordenação entre si, seja de localização ou de horários.

Por conseguinte, para usufruir do transporte público nas deslocações pendulares entre as cidades periféricas e Lisboa, é necessário gastar duas a quatro horas por dia nas translações, perdendo, deste modo, muito tempo diário e qualidade de vida, algo também constatado pelo autor Norberto Côrrea<sup>71</sup>.

Apesar das débeis possibilidades de deslocação diária para Lisboa, esta cidade ainda não é capaz de captar mais habitantes para o seu interior, continuando a apresentar um saldo demográfico negativo. Para Lisboa começar a ganhar população, precisa de criar mais e melhor espaço público e novas áreas verdes; precisa de habitação que ofereça diversas alternativas e modos de habitar, adequada às necessidades dos vários tipos de agregados familiares, que não seja apenas para a classe alta, mas sim acessível à maioria das pessoas; melhor coordenação, integração e serviços dos transportes colectivos e criação de equipamentos de apoio à vida familiar, que respondam às novas exigências e necessidades que as famílias hoje em dia têm.

Em 2001 estimava-se que Lisboa dispunha de, aproximadamente, 88ha só em *brownfields*, áreas obsoletas de antigas indústrias, que se encontravam, e ainda se encontram, disponíveis para proceder à sua requalificação e albergar novas funções e utentes. Destes espaços, 31ha encontram-se na parte central da cidade e os outros 57ha na sua coroa urbana<sup>72</sup>. A requalificação destas áreas passa

---

<sup>71</sup> Artigo “Fazer Cidade” in revista “Urbanismo” Nº 2, pp.2-3

<sup>72</sup> Dados retirados do livro *Lisboa, Periferia e Centralidades*, de T. B. Salgueiro, p.143

naturalmente por uma continuidade física entre estas e a malha edificada assim como pela melhoria das acessibilidades a elas. Representam uma oportunidade para colmatar as necessidades da cidade e do sítio onde se inserem, incrementando assim a qualidade de vida de Lisboa e promovendo o aumento populacional da cidade.

Como refere Joan Busquets<sup>73</sup>, na cidade consolidada é preciso trabalhar justamente sobre os *Terrain Vague* de modo a converter estes espaços, negligenciados pela cidade, em algo positivo assim como outro autor defende que estes espaços têm que ser revalorizados, reapropriados, reestruturados e trabalhados em conjunto, em vez de individualmente ou desarticulados entre eles, de modo a procurar um equilíbrio urbano através da ideia de “*ligar e coser*”. Este último autor considera que os processos de transformação das cidades, a partir da reconversão dos seus espaços devolutos, são também destinados à promoção de um novo estilo de vida, onde se procura formar a cidade como “...um núcleo forte, dinâmico e visualmente atraente, para atrair novas actividades e populações [...] com actividades e funções mais diversificadas”<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> No seu artigo “*Presente y perspectivas del urbanismo*” in *Sociedade e Território* “20 Anos de Actualidade”, Nº37/38, pp.46–60

<sup>74</sup> O autor é Vítor Matias Ferreira in *Lisboa, a Metrópole e o Rio*, p.83







Para combater o efeito *shrinking city* que a cidade de Lisboa demonstra, é necessário pensar em estratégias eficazes que permitam redensificar (*retrofitting*) a cidade, oferecendo condições e equipamentos necessários que a vida urbana hoje exige. Procura-se um incremento da sustentabilidade da capital, unindo assim dois objectivos através de uma única estratégia.

Trata-se, como defende Norberto Côrrea<sup>75</sup>, de “...uma política para a sustentabilidade que passa pelo combate ao vazio urbano, que favorece a actividade económica, pelo melhoramento das infraestruturas, dos equipamentos e do espaço público, ou ainda, pelo desenho de sítios para as pessoas”. À semelhança do que foi feito noutras cidades europeias, propõe-se um projecto (o desta dissertação) onde a requalificação e revitalização de Lisboa se sustenta na reconversão de zonas degradadas e obsoletas, em vez da sua contínua expansão. Aborda a questão dos vazios urbanos<sup>76</sup> serem já hoje vistos como “...grandes ocasiões para as cidades, ao assumirem o papel de “problemas” dessas cidades”. Entende-os como áreas onde é possível intervir tendo em conta as necessidades da cidade e que estes espaços devem ser usados “...em função de um desenho urbano global”. Reporta exactamente a ideia que intervir isoladamente nestes vazios é “...desastroso no plano urbanístico, desqualificante no plano da cidade” e que têm de responder “...a um projecto de conjunto para a cidade”. Afirmo que para esta operação actuar como elemento vertebrador tem que assentar num projecto de transformação da cidade e asseverar a conexão e continuidade com a sua envolvente e o tecido urbano já existente, garantindo a criação de espaço público de qualidade, acessível a todos.



Fig. 122- O antes e depois de uma intervenção num Vazio Urbano e frente marítima, unificando o tecido urbano envolvente, Seattle, EUA. [http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.showprojectbigimages&img=4&pro\\_id=12287](http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.showprojectbigimages&img=4&pro_id=12287)

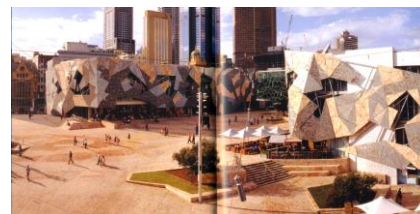


Fig. 123 - Intervenção num *brownfield* e na frente de rio junto a este, criando uma centralidade até então inexistente nesta cidade, Melbourne, Austrália. In *The Public Change*, pp. 204-205

<sup>75</sup> Artigo “Fazer Cidade” in revista “Urbanismo” Nº 2, pp.2-3

<sup>76</sup> *Idem, Ibidem*

Existem demasiados espaços abandonados ao longo da linha de costa (antiga e actual) de Lisboa. Encontram-se maioritariamente fechados, com algum tipo de vedação desqualificada em torno, contribuindo para uma degradação mais forte e rápida da zona em que se inserem, sendo na sua maioria espaços ocupados por terrenos industriais abandonados. A sua não revitalização e recuperação para criar cidade expulsa as pessoas de Lisboa para a periferia.

Constatou-se que essas áreas definem uma faixa de *brownfields* e espaços expectantes que criam uma barreira, um corte da cidade com o rio, afectando negativamente esta relação. Esses espaços possuem dimensões consideráveis, são extremamente bem localizados e têm reunidas condições tanto ao nível de transportes como de infra-estruturas importantes (por exemplo Av. 24 de Julho e Av. Índia), com um valor paisagístico notável. Estes espaços expectantes, que se encontram na frente ribeirinha lisboeta, têm que ter em conta a presença da água e ser integrados num projecto de cidade, reorientando a direcção de crescimento da mesma, como também defende Vítor Ferreira<sup>77</sup>.



Fig. 124 - Vazio Urbano na rua da Artilharia Um, no interior da cidade lisboeta. Fernando Lamy, 2007.

Lisboa ainda é uma cidade de “buracos”, de espaços abandonados e expectantes onde pouco acontece, espaços que pararam no tempo. Estes espaços representam uma excelente oportunidade para o regresso à cidade, para aumentar a qualidade de vida que a cidade e os seus habitantes desejam. Quando pensados em conjunto, os *V.U.’s* podem combater o efeito *shrinking city* que se tem sentido nos últimos anos em Lisboa. Ao recuperar e revitalizar as zonas da cidade onde os *V.U.’s* se inserem, criam-se espaços e

<sup>77</sup> Referência a este assunto in *Lisboa, a Metrópole e o Rio*, pp.259-260



oportunidades para que as pessoas regressem a Lisboa, dando origem ao efeito oposto, de *retrofitting*, na e da cidade.

Através de vários autores e dos exemplos de intervenções analisados, procurou-se estabelecer as condições necessárias para a formalização de uma estratégia de requalificação urbana a demonstrar em projecto.

Entende-se como particularmente adequada e interessante intervir através de um sistema de acupuntura urbana. Isto é, actuar num conjunto de *Vazios Urbanos* que possam amplificar um efeito de acupuntura urbana, ou seja, causar uma reacção positiva e em cadeia, que pode ampliar os resultados da sua requalificação para toda a zona da cidade onde se encontram.

O conceito de acupuntura urbana consiste em actuar cirurgicamente em pontos específicos da cidade. Aplica “...o princípio de recuperar a energia de um ponto doente ou cansado por meio de um simples toque” e tal como indica Jaime Lerner, as intervenções necessárias seriam mais por necessidade que desejo, pois estes espaços são “...feridas que o próprio homem produziu [...] Com o tempo, estas feridas criaram uma outra paisagem. O aproveitamento destas paisagens e das correcções do que o homem havia feito de errado é acupuntura...”<sup>78</sup>. É um conceito passível de ser aplicado na maioria das cidades, pois muitas delas têm diversos espaços expectantes no seu interior, dentro da sua malha urbana consolidada.

Naturalmente, esta estratégia urbana tem também de ser acompanhada por uma ideia de heterogeneidade e refuncionalização (permitir habitar e trabalhar na cidade), de melhoria do sistema de transportes públicos, de criação de espaços públicos e novas áreas



Fig. 125 - Pedonalização de uma rua do centro histórico de Curitiba, Brasil. A primeira operação de acupuntura urbana que Jaime Lerner realizou. Rio Preto, 2010.

<sup>78</sup> J. Lerner in *Acupuntura Urbana*, pp.7-9

verdes. Os transportes colectivos têm que garantir uma boa flexibilização no seu uso pelo utente, sobretudo ao nível de trocas entre transportes, de horários e carreiras oferecidas. O espaço público, por sua vez, tem que assegurar conforto nas deslocações pedonais e para descanso, oferecendo segurança e visibilidade do que acontece em torno, com múltiplas hipóteses de percursos e escolhas por onde caminhar, mas também para o “estar urbano”.



Fig. 126 – Imagem representativa do que se entende por frente ribeirinha lisboeta. Elaboração própria.

A estratégia aqui procurada, de intervir na cidade através de um sistema de acupunctura urbana, baseou-se no estabelecimento de uma malha constituída por diversos espaços expectantes e *brownfields*, que se encontram em toda a franja ribeirinha (desde a antiga linha de costa em direcção ao rio). Aqui encontram-se espaços de distintas dimensões que permitem responder de diversos modos às necessidades dos locais onde se inserem. Este conjunto de vazios permite a possibilidade de voltar a ligar a cidade ao rio ou reforçar as ligações que hoje em dia já existem. Só pensando e actuando em conjunto sobre estes *V.U.'s* é que estes podem ter um papel decisivo na cidade.

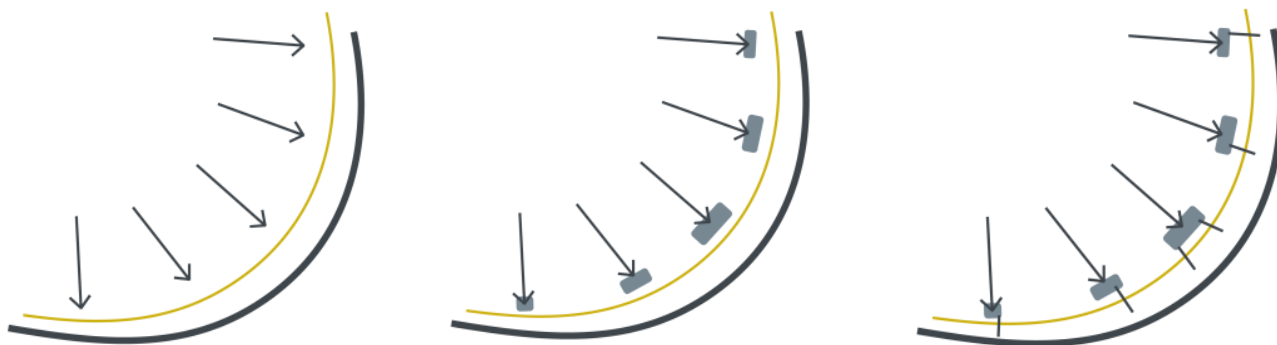


Fig. 127 - Esquemas representativos da estratégia urbana de actuar num conjunto de vazios urbanos da frente ribeirinha lisboeta, como conexão entre as várias partes da cidade e superação da barreira existente. Elaboração própria.

A ideia do projecto consistiu em estruturar estes espaços para que possam funcionar como pólos dinamizadores e centrais das áreas em que se inserem, mas que também se possa perceber que existe uma continuidade entre estes locais, ajudando à união entre as diversas partes de Lisboa, que hoje em dia se vêem “desligadas”

umas das outras, procurando diluir as “fronteiras” entre as diversas malhas da cidade, “ligando e cosendo”.

Um dos pontos fundamentais em intervenções deste carácter é a requalificação das ruas circundantes, amplificando a sua qualidade urbana e minimizando os efeitos do tráfego rodoviário que aí circula. Desde o reordenamento das ruas, aos espaços destinados a estacionamento, passando pelo controlo do estacionamento abusivo, pelo alargamento de passeios e qualificação dos mesmos, à colocação de árvores ou criação de separações entre passeio e estrada através de pequenos espaços verdes.

Os conceitos defendidos para intervenções em vazios urbanos têm como ponto de partida a manutenção de algum espaço aberto, de alguma não-edificabilidade. A cidade precisa de espaços abertos e públicos para poder “respirar”, não pode ser tudo preenchido. Simplesmente têm que ser espaços estruturados e pensados, de modo a poderem ser apropriados pela população das mais diversas maneiras, permitindo diferentes tipos de interacção, actividades, convívio e vida. Ao manter uma parte deste espaço como estruturas abertas, deixa-se também a memória do que aqueles espaços já representaram e significaram. Espaços abertos que se mantenham como públicos, para todas as pessoas, independentemente de habitarem na sua envolvente ou não, não privatizando e restringindo o acesso a todos os outros, favorecendo assim o uso e vida deste espaço. Estes tipos de espaços abertos, tornam-se mais interessantes se incorporarem as possíveis variantes, através da criação de outros espaços, em vez de apostar numa intervenção de maior escala. Quanto maior for a diversidade de espaços públicos, mais gente e actividades se cativam, potenciando a sua utilidade.

Uma das ideias fundamentais na regeneração destes espaços é o facto de não terem uma única função, mas sim que sejam espaços funcionalmente heterogéneos e até híbridos, que englobem uma variedade de actividades, de modo a fomentarem os usos atractivos para uma população “do dia e da noite”, durante toda a semana. Devem incorporar actividades e investimentos públicos e privados, de modo a haver uma sustentabilidade económica dos projectos.

Particularmente importante é introduzir uma democracia urbana que permita a permanência das classes menos abonadas e da classe média, que foi afastada da cidade, atraindo novos casais, principalmente os que querem constituir uma família e não encontram os equipamentos de apoio necessários, nem suporte financeiro, e que actualmente estão quase impossibilitados de habitar em Lisboa.

Além da integração no tecido urbano, estabelecendo continuidade entre as várias malhas, e de servirem como pontos de ligação entre a cidade e a frente ribeirinha, como já aqui foi defendido, as intervenções nos *V.U.'s* devem também introduzir factores de surpresa nas relações entre os diversos espaços criados, algo que desperte a curiosidade de quem aqui passa, que o leve a descobrir a variedade dos mesmos (i. e. uma espécie de “*parcours architectural*”). Este factor remete para uma permeabilidade do edificado erigido, como nas cidades medievais ou de traça antiga, que se aproximam mais à escala do peão e o induzem a descobrir o que acontece por trás ou nos espaços aparentemente escondidos, onde na realidade depois se abrem e criam praças, áreas de convívio.



Fig. 128 - Imagem de um dos acessos cobertos entre a rua principal e Il Pallio. Siena, 2010.

É o que sucede por exemplo em Itália, na famosa praça de Siena, “Il Pallio”, onde se fazem rasgos no edificado, de modo a permitir a passagem de peões que circulam nas ruas circundantes à mesma, despertando a curiosidade dos transeuntes para o que se passa no

espaço que estes edifícios rodeiam, pois à primeira vista não se percebe bem o que ali acontece, o que está do outro lado. Ou, por exemplo, o que acontece em Veneza, quando se descobre o “*sottoportego*”, que permite a ligação entre ruas aparentemente divididas por edificado, servindo também como pontos de abrigo da chuva ou do sol (pela sombra criada), em que muitos deles fazem a conexão entre uma rua e um “*campo*” ou “*campiello*”, equivalente a uma praça ou largo.



Fig. 129 - Imagem de um *sottoportego*. Veneza, 2010.









Após a análise efectuada às teses defendidas por vários autores que abordam a questão dos espaços vazios e obsoletos presentes nas cidades e de diversos casos estudados; de perceber a evolução dos Vazios Urbanos e entender as diferenças entre os vários espaços aqui integrados, constata-se a relevância dos *V.U.'s* na transformação das cidades actuais. A evolução, transformação e o crescimento ou declínio das cidades estão associados ao aparecimento e desenvolvimento dos diversos *V.U.'s* que contém. Como se concluiu anteriormente, estes espaços não se encontram necessariamente vazios, nem a nível de memória e significado, nem de preexistências. São espaços aparentemente “mortos” da cidade, que não têm um papel activo e se encontram esquecidos e parados no tempo.

Pelo que foi constatado, estes espaços formam uma grande capacidade para o transformar da cidade. São uma oportunidade relativamente à requalificação e regeneração da malha urbana, permitindo um desenvolvimento implosivo. Ao intervir num *V.U.*, requalificá-lo e regenerá-lo, abre-se caminho para a recuperação da sua envolvente. No caso de Lisboa, por exemplo, muitos destes espaços encontram-se com envolventes bastante degradadas, em péssimo estado de manutenção. Ao intervir num espaço expectante situado num contexto destas características, pode captar-se a atenção e o interesse em actuar sobre o espaço e edificado envolventes, conseguindo-se assim promover uma recuperação, requalificação e revitalização de áreas mais alargadas da cidade.

Outro dos factores observados ao longo da análise de Lisboa, foi o problema gerado pela expansão contínua da AML, incentivada pelas deslocações em transporte privado em detrimento do transporte colectivo. Esta é uma área metropolitana que apresenta graves problemas de congestão rodoviária e poluição, tornando a capital

mais degradada por esta invasão de veículos, para a qual não estava preparada. O problema da sustentabilidade de uma cidade ou área metropolitana pode ser resolvido através de um desenvolvimento compacto da cidade conjugado com uma boa política e organização de transportes públicos, promovendo uma cidade híbrida e heterogénea, misturando diversas actividades e funções.

Estabelecem-se, deste modo, as condições que permitem responder a uma das perguntas feitas inicialmente: *Como combater o efeito shrinking city que sucede em Lisboa e como reverter este processo de decadência?*

Conclui-se que um dos possíveis modos de combate ao declínio populacional de uma capital metropolitana, como o caso de Lisboa, é, de facto, a abordagem aos diversos espaços expectantes que se podem encontrar nestas cidades, caracterizadas por fortes declínios de actividade e, conseqüentemente, de população, em diversas partes do tecido urbano, contribuindo para a expansão e insustentabilidade ambiental da área metropolitana e das cidades periféricas. No entanto, cada vez mais, as pessoas começam a aperceber-se dos *V.U.'s* existentes, exigindo um novo olhar sobre os mesmos, pois observam como estes se mantêm aparentemente mortos e estáticos, com poucas perspectivas de mudanças pensadas. Ao intervir sobre os espaços expectantes é possível oferecer espaço, condições, habitação e equipamentos que favoreçam o regresso das pessoas à capital metropolitana. Deste modo, consegue-se obter o efeito pretendido: reverter o processo de decadência que estas cidades hoje em dia atravessam.

Tal como foi observado, algumas cidades já projectaram e tiraram partido do potencial oferecido por estes espaços, não só para fomentar a interacção social e a qualidade de vida na cidade mas também pela importância que assumem no restabelecimento de

conexões e continuidades entre as suas diversas partes ou entre estas e as suas frentes de água, pois como sucede nas cidades portuárias, como Lisboa, muitos destes espaços situam-se nesta fronteira entre cidade e rio.

Conclui-se assim que os *V.U.'s* são oportunidades únicas para a cidade e para a sua regeneração, pois permitem estabelecer novas relações e unificar o tecido urbano, preservando as características e identidade do tecido onde se insere.

A estratégia testada neste projecto, de actuar em conjuntos de espaços expectantes da cidade que apresentem características semelhantes, assenta na intenção geral de conseguir a requalificação e revitalização da própria cidade. A ideia base aqui presente, tal como foi referido ao longo da dissertação, consiste no conceito de acupunctura urbana. Isto é, intervindo num ponto da cidade é possível gerar consequências positivas na área em redor desse mesmo ponto, revitalizando a zona onde se insere tal intervenção. Para tal, investe-se na melhoria do espaço público, na criação e renovação de espaços verdes e no incremento de equipamentos de apoio às necessidades diárias. Procura-se um aumento da qualidade de vida que uma cidade pode oferecer, através da regeneração e redensificação da cidade. Tal facto só é possível se, para intervir nestes espaços, se proceder a uma cuidadosa análise da zona onde se inserem, procurando que o projecto responda e se adapte às necessidades locais.

A estratégia adoptada, da criação de um sistema em rede que integra os *V.U.'s* presentes na frente ribeirinha, abre novas possibilidades para que Lisboa possa voltar ao rio, à sua razão de ser, da qual se viu afastada cerca de um século, conjugando assim com as várias intervenções que nos últimos anos têm vindo a ser realizadas nesta área da cidade.



Fig. 130 - Imagem da intervenção realizada num antigo espaço portuário, Copenhaga, Dinamarca. BIG, 2003.

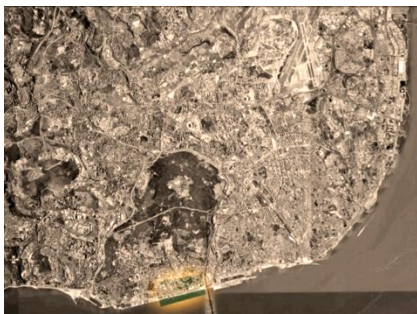


Fig. 131 - Identificação da área de estudo dentro de Lisboa. Elaboração própria.



Fig. 132 - Esquema das duas barreiras existentes na área de intervenção. Elaboração própria.

A área de estudo escolhida foca-se entre Belém e Alcântara. É uma zona que contém diversos problemas na conexão entre cidade e rio, patentes em grande parte de Lisboa. Apresenta fortes barreiras entre estas duas partes da cidade, representadas principalmente pela linha férrea e a avenida da Índia e de Brasília. No entanto, também a própria rua da Junqueira cria uma primeira barreira, da cidade para o rio, ao conter quarteirões extremamente extensos. Esta é a área lisboeta onde se podem encontrar mais passagens pedonais para a sua frente de rio. Contudo, estas apresentam-se desqualificadas e com pouca notoriedade, não provocando nenhuma consequência no espaço e tecido urbano em que se encontram. Estas também não permitem o atravessamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida, pois os acessos a todas as pontes são apenas por escadas.

Procura-se, depois de encontrada uma estratégia, a resposta a uma das perguntas iniciais: *Como recuperar estes espaços para que apresentem o efeito desejado e, de facto, constituam numa solução de retrofitting (redensificação) da cidade, oferecendo condições que captem novos habitantes e funções?*

Tal pergunta é respondida através do projecto proposto, fundamentado nas ideias defendidas ao longo desta dissertação.

Como primeiro passo o importante foi perceber quais as necessidades existentes na área de estudo e quais os pontos a fortalecer ou problemas a corrigir. Quatro das características principais da área envolvente são a vida universitária, o envelhecimento da população existente, o turismo e a cultura. Depois de analisada a zona, propõe-se a criação de algumas funções de apoio à vida quotidiana desta área desde: um centro de dia de apoio a idosos; habitação temporária através de uma residência universitária e oferta

hoteleira; comércio, restauração, uma biblioteca pública, posto de turismo, estacionamento e espaço de exposição ao ar livre; o reforço e melhoria/qualificação das passagens pedonais entre a cidade e o rio através dos *V.U.'s*. Estas ligações pedonais não podem ser apenas um eixo de atravessamento, têm que consistir em espaço público qualificado com algum equipamento ou actividades associadas. Procura-se também estabelecer novos usos na margem de rio, redefinindo os percursos, espaços de estar e lazer e criando novo edificado que possibilite a diversidade de actividades de modo a potenciar o usufruto desta área por parte da população. Um dos objectivos a atingir, para o sucesso de redensificação da cidade, é a integração de diversas funções, promovendo um quarteirão híbrido, em vez da separação de funções que tanto se tem aplicado nas cidades nas últimas décadas.

Dois dos pontos principais de intervenção propostos, à escala urbana, são a requalificação da própria rua da Junqueira, a par com o rebaixamento da linha férrea, de forma a minimizar o impacto provocado pela passagem do comboio.

A área de intervenção através do projecto desenvolvido é o espaço expectante entre a Cordoaria e o Centro de Congressos de Lisboa<sup>79</sup>. A ideia de partida para intervir neste espaço expectante começa pela ligação desta área à frente ribeirinha, na qual actualmente existe uma ponte, desqualificada e sem distinção. Começou-se por aplicar uma ideia de desenhar um percurso que vem da frente ribeirinha e passa para o outro lado da linha de comboio, facilitando e promovendo a conexão entre a rua da Junqueira e o rio, substituindo a ligação existente por uma nova passagem que



Fig. 133 - Imagem de uma das passagens pedonais da Av. Índia para a margem do rio, Lisboa. José Sánchez, 2010.



Fig. 134 - Imagem do Vazio Urbano a intervir, entre a Cordoaria e CCL, entre a Rua da Junqueira e a Av. Índia, Lisboa. José Sánchez, 2010.

<sup>79</sup> Designado em diante de CCL

permitisse o usufruto por parte de qualquer pessoa. Esta nova passagem integra-se no edificado e espaço público propostos.



Fig. 135- Planta do projecto proposto para o Vazio Urbano entre a Cordoaria e CCL.

De modo a promover o acesso, uso e passagem nesta ponte e potenciar possíveis funções a integrar no quarteirão, o espaço público baseia-se num sistema de fluxos, incentivando e adequando o seu uso por parte do peão. O espaço público é dividido em dois níveis: o primeiro nível é no seguimento da rua e o segundo na continuação da ponte. Procura-se incentivar a passagem pedonal por parte de todas as pessoas, desde o tecido urbano da cidade para a sua frente ribeirinha. São estabelecidas ligações elevadas entre o edificado proposto e um novo sistema de vistas sobre a cidade.

Tal como se defendeu ao longo da dissertação, estabeleceu-se a manutenção de área livre com o intuito de preservação (da parte substantiva) da memória deste espaço expectante, o qual desde sempre teve um carácter de vazio (na parte actual), interrompido apenas pela presença da FIL e, pelo facto, de em toda a área circundante, dentro do tecido urbano, não existir um único ponto de encontro, um espaço aberto qualificado, de respiro, um espaço de estar.

O edificado proposto para o quarteirão estabelece uma continuidade da envolvente a nível volumétrico ao fazer uma transição entre a Cordoaria e o CCL. Procurou-se uma transição de escalas, pois na rua da Junqueira pode-se observar um aumento da dimensão do edificado à medida que se transita desde Belém a Alcântara.

O projecto elaborado divide-se em duas partes. Uma que consiste num conjunto de unidades individuais no piso térreo, que se tornam em unidades maiores nos pisos superiores, permitindo uma maior permeabilidade entre o interior do quarteirão e as ruas circundantes.

Outra, mais perto do CCL, que funciona de modo oposto. Comporta-se como duas unidades maiores no piso térreo e depois pequenas unidades no espaço público superior que, além de estabelecer uma nova entrada no CCL e um espaço de exposição ao ar livre, permite a ligação com a frente ribeirinha.

No projecto aqui proposto, estudaram-se modos de habitar alternativos conjugados com diversos equipamentos de apoio, introduzindo uma conjugação de funções, desde as lúdicas às ligadas ao comércio. Na cidade de Lisboa esta heterogeneidade é difícil de encontrar e aqui existem poucos projectos pensados com estes objectivos, considerados essenciais num tempo que exige outras e novas formas de habitar. O projecto apresentado institui-se como um exemplo possível de intervenção num *Vazio Urbano*, procurando responder às necessidades locais e servindo também algumas zonas mais afastadas deste local específico de intervenção.

A cidade de Lisboa não pode continuar a ignorar os seus Vazios Urbanos! Tal como se constatou, estes podem ter um papel fundamental quanto à mudança de uma época de declínio para uma fase de crescimento e atracção. Como tal, Lisboa, se de facto quer recuperar população e a sua ligação com o rio, deve olhar de um modo diferente para os espaços abandonados que se encontram ao longo da sua frente urbana. Deve articular uma política de intervenção nestes com aquilo que já foi realizado nas áreas interiores e em redor. Obviamente não se podem fazer intervenções isoladas, sem as integrar num plano de conjunto e sem pensar na sua ligação com o resto da cidade, pois devem promover uma interacção e continuidade entre as diversas partes e responder às necessidades dos seus habitantes.









## LIVROS

- **A.A.V.V.** II Colóquio Temático, Lisboa, 1997 – *Lisboa Ribeirinha: actas das sessões*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural/Divisão de Arquivos, 1997. 484pp.
  
- **ARQUIVO MUNICIPAL; PELOURO DA CULTURA E ESPAÇOS VERDES; CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA.** *Bellem Belém Reguengo da Cidade*. Lisboa: Edições ASA, 1990. 128pp.
  
- **AAP.** *Lisboa, a Cidade e o Rio, Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988. 73pp.
  
- **AUGÉ, Marc** (1992). *Não-Lugares. Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*. Trad. Miguel Serras Pereira. Lisboa: 90 Graus Editora, 2005. 100pp.
  
- **BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe.** *Lisboa do Tejo, a Ribeirinha*. Lisboa: Editora Argumentum, 1996. 60pp.
  
- **CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA** (2008). *Documento de Enquadramento do Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa*. 80pp.
  
- **CENTRO DE INFORMAÇÃO URBANA DE LISBOA.** *Lisboa. Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa – Urbanismo, 2001. 119pp.

- **DAVID, Ana**, ed. lit.; **MONTROYA, Alberto**, trad.; **MOLINA, Diego**, trad.; **DÓRIA, Ana**, trad. *Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa*. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. 418pp.
  
- **FERREIRA, Vítor Matias**. *Lisboa, a Metrópole e o Rio*. Lisboa: Bizâncio, 1997. 285pp.
  
- **FREITAS, Eduardo de; CALADO, Maria; FERREIRA, Vítor Matias**. *LISBOA freguesia de BELÉM*. Lisboa: Contexto Editora, 1993. 73pp.
  
- **LAMAS, José M. Ressano Garcia** (1992). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000. 590pp.
  
- **LERNER, Jaime** (2003). *Acupuntura Urbana*. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2011. 126pp.
  
- **LIGTELJIN, Vincent**. *Aldo Van Eyck works*. Basileia: Birkhäuser, 1999. 312pp.
  
- **LYNCH, Kevin** (1981). *A Boa Forma da Cidade*. Trad. Jorge Manuel Costa Almeida e Pinto, Lisboa: Edições 70, 1999. 446pp.
  
- **MEYER, Han**. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Roterdão: Utrecht International Books, 1999. 424pp.
  
- **NÉU, João B. M.** *Em volta da Torre de Belém*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. 228pp. Colecção Cidade de Lisboa Nº24.

- **PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João.** *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 295pp.
  
- **ROSSI, Aldo** (1966). “*A Architectura da Cidade*”. Trad. José Charters Monteiro. Lisboa: Cosmos, 2001. 260pp.
  
- **SALGUEIRO, Teresa Barata.** *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras: Celta Editora, 2001. 230pp.
  
- **SILVA, Carlos Nunes.** *Política Urbana em Lisboa, 1926–1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. 231pp. Coleção Cidade de Lisboa.
  
- **TOUSSAINT, Michel.** “Afirmção e Crise da Cidade Moderna” e “Anos 80, Anos 90” *in* Associação dos Arquitectos Portugueses, Sociedade Lisboa 94 e Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, *Guia de Arquitectura, Lisboa 94*. Lisboa: Sociedade Lisboa 94, 1994. 306–395pp.
  
- **ZEVI, Bruno** (1918). *Saber ver a arquitectura*. Trad. Maria Isabel Gaspar, Gaëtan Martins de Oliveira. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1994. 276pp.
  
- **ZUMTHOR, Peter** (2006). “*Pensar a Arquitectura*”. Trad. Astrid Grabow. Barcelona: Gustavo Gilli, 2009. 96pp.

## TESES

- **BORGES, António Silva.** *A área ribeirinha de Lisboa: ligações entre a cidade e frente de rio*. Lisboa: UTL, 2004. Texto policopiado. Tese de Mestrado. 124pp.

- **MORGADO, Carla Sofia.** *Protagonismo de la Ausencia – Interpretación Urbanística de la Formación Metropolitana de Lisboa desde lo desocupado.* Barcelona: UPC, 2005. 2 vol. Texto policopiado. Tese de doutoramento. 460pp.

#### ARTIGOS EM REVISTAS/PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

- **ALVES, F. Brandão; CORTESÃO, João Granadeiro** (2009). “Dispersão Urbana – Uma oportunidade” *in Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios.* Ano 25. Nº42. Julho 2009. 67–74pp.
- **ANTUNES, João Carlos** (2009). “Da ruralidade e do disperso urbano na Península de Setúbal” *in Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios.* Ano 25. Nº42. Julho 2009. 14–28pp.
- **BANDEIRA, José Sá da.** “Crise da Habitação. Aspectos na sociedade capitalista portuguesa” *in Cadernos da Habitação ao Território – Cidade/Campo, Portugal Habitação e Dependência.* Nº1. Fevereiro 1978. 101–114pp.
- **BAPTISTA, Luís Santiago** (2007). “Desafios do “Terrain Vague” à Arquitectura Contemporânea” *in Revista Arquitectura e Arte «Vazios Urbanos».* Ano VIII. Nº47/48. Julho/Agosto 2007. 08–11pp.
- **BAPTISTA, Luís Santiago; VENTOSA, Margarida** (2007). “Vazios Urbanos e Cidade Contemporânea: Perspectivas Teóricas – Entrevista a Mark Wigley” *in Revista Arquitectura e Arte*

«*Vazios Urbanos*». Ano VIII. Nº47/48. Julho/Agosto 2007. 74-75pp.

- **BRANDÃO, Pedro** (1978). “A Cartilha do Promotor Imobiliário” in *Cadernos da Habitação ao Território – Cidade/Campo, Portugal Habitação e Dependência*. Nº1. Fevereiro 1978. 115-125pp.
- **BUSQUETS, Joan** (2004?). “Presente y perspectivas del urbanismo” in *Sociedade e Território – 20 Anos de Actualidade*. Ano 20. Nº37/38. Junho 2004. 46-60pp.
- **CHAVES, Mário** (2007). “Síntese sobre o livro Não-Lugares de Marc Augé” in *Revista Arquitectura e Arte “Paisagens Sintéticas”*. Ano VIII. Nº50. Outubro 2007. 86pp.
- **COSTA, Eduarda Marques da; COSTA, Nuno Marques da** (2009?). “Mobilidade e forma urbana – O caso da Área Metropolitana de Lisboa” in *Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*. Ano 25. Nº42. Julho 2009. 75-85pp.
- **CRAVEIRO, Maria Teresa**. “A Articulação entre planos e projectos: a experiência de Lisboa” in *Sociedade e Território – Que Rumos para o Urbanismo?*. Ano 13. Nº24. Maio/Agosto 1997. 8-17pp.
- **DOMINGUES, Álvaro; SILVA, Luís Pedro** (2004). “Formas recentes de urbanização no Norte Litoral” in *Sociedade e Território – 20 Anos de Actualidade*. Ano 20. Nº37/38. Junho 2004. 8-22pp.

- **FADIGAS, Leonel** (2008). “Frentes de Águas: paisagens de dupla leitura” in *Portus – Ciudad portuaria y waterfront urbano*. Ano 8. Nº16. Outubro 2008. 27–31pp.
  
- **FERREIRA, António Fonseca** (1999). “Para uma política de Cidades” in *Sociedade e Território – Por uma Política de Cidades*. Ano 15. Nº29. Julho 1999. 4–13pp.
  
- **GONÇALVES, Fernando** (1978). “A Mitologia da Habitação Social o caso Português” in *Cadernos da Habitação ao Território – Cidade/Campo, Portugal Habitação e Dependência*. Nº1. Fevereiro 1978. 21–83pp.
  
- **LAMAS, António Ressano Garcia**. “Requalificação do Aterro da Boavista: um modelo de reconversão urbana sustentável” in *Sociedade e Território – Que Rumos para o Urbanismo?*. Ano 13. Nº24. Maio/Agosto 1997. 66–72pp.
  
- **MAGALHÃES, Fernanda**. “A Área Metropolitana de Lisboa vista sob uma perspectiva regional” in *Sociedade e Território – Que Rumos para o Urbanismo?*. Ano 13. Nº24. Maio/Agosto 1997. 149–157pp.
  
- **MATEUS, José** (2007). “Spreebogen 33–91–07” in *Vazios Urbanos Trienal de Arquitectura de Lisboa 2007*. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. 13–15pp.
  
- **MORGADO, Sofia** (2009?). “Intensidades das Paisagens Metropolitanas” in *Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*. Ano 25. Nº42. Julho 2009. 21–29pp.



- **MORGADO, Sofia** (2002?). “Vazio” in *Jornal Arquitectos – América: contemplação, lazer, trabalho, cidade*. Nº206. Maio/Junho 2002. 125–128pp.
- **PORTAS, Nuno** (2009?). “As formas da cidade extensiva” in *Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*. Ano 25. Nº42. Julho 2009. 61–66pp.
- **RODEIA, João Belo** (2007). “Algumas considerações (muito) sumárias” in *Trienal de Arquitectura de Lisboa 2007, Vazios Urbanos*. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. 21–23pp.
- **SASSEN, Saskia**. “Prólogo” in **SOLÀ-MORALES, Ignasi de**, *Territorios*, Barcelona: Gustavo Gilli, 2002. 7–19pp.
- **SOARES, Luís Bruno** (2005). “Área Metropolitana de Lisboa – à procura de um novo paradigma urbano” in *Sociedade e Território – Cidades*. Ano 21. Nº39. Dezembro 2005. 11–16pp.
- **SOLÀ-MORALES, Ignasi de** (1995). “Terrain Vague” in *territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 181–193pp.
- **VAZ, Domingos Martins; SILVA, Fernando Nunes da**. “Acessibilidades e planeamento urbanístico: alguns aspectos e implicações na Metrópole de Lisboa” in *Sociedade e Território – Que Rumos para o Urbanismo?*. Ano 13. Nº24. Maio/Agosto 1997. 136–148pp.

#### DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

- **ALMALÉ, Eduardo** (2009). “*Esto no es un solar, acciones de Grávalos & Di Monte en Zaragoza*”. Setembro 2009. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL:

[http://www.scalae.net/noticia/esto-no-es-un-solar?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+scalae+%28SCALAE.NET%29](http://www.scalae.net/noticia/esto-no-es-un-solar?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+scalae+%28SCALAE.NET%29)>

- **AYUNTAMIENTO ZARAGOZA** (2011). *“Estonoesunsolar” ha reciclado para uso público 29 solares en toda la ciudad, más otros 14 en los que probablemente se intervendrá este año*. Fevereiro 2011. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.zaragozavivienda.es/noticias.asp?id=37>>
  
- **BERGEN, Marina van den** (2002). *“Playgrounds by Aldo van Eyck”*. Trad. Billy Nolan. Julho 2002. [Consultado em 19 Agosto 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.classic.archined.nl/news/0207/AldovanEyck\\_playgrounds\\_eng.html](http://www.classic.archined.nl/news/0207/AldovanEyck_playgrounds_eng.html)>
  
- **BOAVENTURA, Inês** (2008). “Sede da EDP no Aterro da Boavista vai ser “transparente” e “icónica”” in Público. Outubro 2008. [Consultado em 26 Maio 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://cidadaniaix.blogspot.com/>>
  
- **CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA** (2008). “Autarquia assina protocolo com a EDP”. Janeiro 2008. [Consultado em 17 Agosto 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=571385>>
  
- **CAVACO, Cristina**. “Os Espaçamentos Ilegítimos. A Condição Suburbana do Vazio” in *Vazios Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos*. Lisboa: ISCTE, Julho 2007. 17pp. [Consultado em 11 Mar 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas\\_SEU2007\\_files/Cristina\\_Cavaco2.pdf](http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas_SEU2007_files/Cristina_Cavaco2.pdf)>
  
- **CORUJO, Teresa; MAGALHÃES, Francisca; STRECHT, Patrícia**. *“Oportunidades de Intervenção na Cidade Extensiva” in Vazios*

*Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos*. Lisboa: ISCTE, Julho 2007. 13pp. [Consultado em 11 Mar 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas\\_SEU\\_2007\\_files/MAGALHAES\\_STRECHT\\_%20CORUJO2.pdf](http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas_SEU_2007_files/MAGALHAES_STRECHT_%20CORUJO2.pdf)>

- **CRESPO, Curro** (2010). “*Zaragoza inaugura su primera plaza diseñada por niños*”. Janeiro 2010. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.scalae.net/noticia/zaragoza-inaugura-su-primera-plaza-disenada-por-ninos>>
  
- **GARCÍA, Mariano** (2010). “*El proyecto urbano 'estonoesunsolar' extiende sus redes por toda la ciudad*”. Julho 2010. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.heraldo.es/noticias/el\\_proyecto\\_urbano\\_estonoesunsolar\\_extiende\\_sus\\_redes\\_por\\_toda\\_ciudad.html](http://www.heraldo.es/noticias/el_proyecto_urbano_estonoesunsolar_extiende_sus_redes_por_toda_ciudad.html)>
  
- **GUILHERME, Tiago** (2004). “Visão de Foster dá primeiro passo” in *Diário de Notícias*. 07 Dezembro 2004. [Consultado em 17 Agosto 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.publico.pt/Local/torre-de-foster-de-lisboa-podera-nao-sair-do-papel\\_1381873](http://www.publico.pt/Local/torre-de-foster-de-lisboa-podera-nao-sair-do-papel_1381873)>
  
- **HANAHAN, Jonathan; HYDE, Rory** (2009). “*Archis as Guide: Aldo van Eyck Playground Tour 2009*”. Março 2010? [Consultado em 19 Agosto 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://issuu.com/jhanahan/docs/v22\\_hanahanhyde\\_archisasguide](http://issuu.com/jhanahan/docs/v22_hanahanhyde_archisasguide)>
  
- **JANEIRO, Pedro**. “{CHEIOS INÚTEIS}” in *Vazios Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos*. Lisboa: ISCTE, Julho 2007. 11pp. [Consultado em 11 Mar 2011]. Disponível em WWW:

<URL: [http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas\\_SEU2007\\_files/Pedro\\_Janeiro.pdf](http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas_SEU2007_files/Pedro_Janeiro.pdf)>

- **JORGE, Pedro.** “Vazios Úteis – Cerzir a Cidade” *in Vazios Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos*. Lisboa: ISCTE, Julho 2007. 13pp. [Consultado em 11 Mar 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas\\_SEU2007\\_files/Pedro\\_Jorge2.pdf](http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas_SEU2007_files/Pedro_Jorge2.pdf)>
  
- **JUNTA VECINAL DE CASETAS, Zaragoza** (2011). “*Belloch califica de éxito el programa estonoesunsolar*”. Março 2011. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.casetas.org/alcaldia/>>
  
- **LACAMBRA, Ignacio Grávalos; MONTE, Patrizia Di** (2010). “*El programa 'estonoesunsolar'*”. Junho 2010. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.heraldo.es/noticias/el\\_programa\\_estonoesunsolar.html](http://www.heraldo.es/noticias/el_programa_estonoesunsolar.html)>
  
- **Lévesque, Luc** (2002). “The ‘terrain vague’ as material – some observation” *in House Boats/Occupations Symbiotique*, Hull/Gatineau, AXENÉO7, 6–7pp. [Consultado em 30 Nov 2010]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.amarrages.com/textes\\_terrain.html](http://www.amarrages.com/textes_terrain.html)>
  
- **MEDEIROS, Ana.** “Brasília, o Museu, a Biblioteca e o Vazio Urbano: elementos para reflexões”. *in Vazios Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos*. Lisboa: ISCTE, Julho 2007. 14pp. [Consultado em 11 Mar 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas\\_SEU2007\\_files/Ana\\_Medeiros2.pdf](http://seu2007.saau.iscte.pt/Actas/Actas_SEU2007_files/Ana_Medeiros2.pdf)>

- **MELO, Cláudia** (2010). “A EDP não pára” in Diário de Notícias. 14 Novembro 2010. [Consultado em 26 Maio 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.dn.pt/inicio/artes/interior.aspx?content\\_id=1710294&seccao=Arquitectura](http://www.dn.pt/inicio/artes/interior.aspx?content_id=1710294&seccao=Arquitectura)>
  
- **MELO, Luís Pedro e Sá** (2007). “*Terrain Vague – Notas vde investigação para uma identidade*”. Março 2007. [Consultado em 30 Nov 2010]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.artecapital.net/arq\\_des.php?ref=14](http://www.artecapital.net/arq_des.php?ref=14)>
  
- **MONTE, Patrizia Di** (2009). “*Intervenciones efimeras para espacios públicos de uso transitorio en solares del Casco Histórico de Zaragoza*”. Setembro 2009. [Consultado em 17 Março 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://europaconcorsi.com/projects/106000-estonoesunsolar>>
  
- **MOTA, José Carlos** (2010). “*Acupuntura Urbana para a Retoma*”. 29 Setembro 2010. [Consultado em 26 Maio 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://amigosdavenida.blogs.sapo.pt/531146.html>>
  
- **OASRS** (2010). “Aires Mateus e Carrilho da Graça apresentam nova sede da EDP”. 27 Outubro 2010. [Consultado em 26 Maio 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.oasrs.org/conteudo/agenda/noticias-detalle.asp?noticia=2369>>
  
- **OUDENAMPSEN, Merijn** (2009). “*Aldo van Eyck and the City as Playground*”. Outubro 2009. [Consultado em 19 Agosto 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.flexmens.org/drupal/?q=Aldo\\_van\\_Eyck\\_and\\_the\\_City\\_as\\_Playground](http://www.flexmens.org/drupal/?q=Aldo_van_Eyck_and_the_City_as_Playground)>

- **PAIGE, L. Johnson** (2010). “*Happy Birthday, Aldo! Happy Birthday, Blog!*”. Março 2010. [Consultado em 19 Agosto 2011]. Disponível em WWW: <URL: <http://playgrounddesigns.blogspot.com/2010/03/happy-birthday-aldo-happy-birthday-blog.html>>
- **PRADO, Miguel** (2008). “Nova sede da EDP custará 38 milhões de euros” in *Jornal de Negócios*. 07 Outubro 2008. [Consultado em 26 Maio 2011]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.jornaldenegocios.pt/home.php?template=SHOWNEWS\\_V2&id=334468](http://www.jornaldenegocios.pt/home.php?template=SHOWNEWS_V2&id=334468)>

#### BIBLIOGRAFIA ELECTRÓNICA

Acedida em 30 de Novembro de 2010:

- [http://www.amarrages.com/textes\\_terrain.html](http://www.amarrages.com/textes_terrain.html)
- <http://www.atributosurbanos.es/en/terms/terrain-vague/>

Acedido em 01 de Dezembro de 2010:

- <http://www.oasrs.org/conteudo/agenda/noticias-detelhe.asp?offset=20&noticia=451>
- <http://trienaldelisboa.wordpress.com/2007/02/19/18/>
- <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.028/2051>

1

Acedido em 25 de Fevereiro de 2011:

- <http://www.scalae.net/noticia/esto-no-es-un-solar>
- [http://estonoesunsolar.wordpress.com/2011/02/25/solar-movera-\\_inaugurado/](http://estonoesunsolar.wordpress.com/2011/02/25/solar-movera-_inaugurado/)
- [http://estonoesunsolar.wordpress.com/2011/01/31/solar-las-fuentes\\_inaugurado/](http://estonoesunsolar.wordpress.com/2011/01/31/solar-las-fuentes_inaugurado/)
- <http://www.mercedes.es/imagesNews/Estonoesunsolar.jpg>

- <http://www.aragondigital.es/asp/noticia.asp?notid=79881&secid=4>

Acedida em 17 de Março de 2011:

- <http://www.lafundicio.net/wordpress/?s=estonoesunsolar>
- <http://www.exprimereildesign.com/2011/03/estonoesunsolar.html>
- <http://www.smart-urban-stage.com/#/de/urban-stage/>
- <http://estonoesunsolar.wordpress.com/page/2/>
- <http://espanol.arqa.com/index.php/esp/urbanismo/esto-no-es-un-solar.html>

Acedida em 26 de Maio de 2011:

- <http://www.ciudadescreativascaceres.org/pt/programa/talleres/acupuntura-urbana/>
- <http://www.paredescidadecriativa.eu/pt/go/menu-principal/design-hub/area-de-intervencao>
- <http://www.linguee.com.br/ingles-portugues/traducao/acupuncture.html>
- <http://ruadasideias.blogs.sapo.pt/2011/03/25/>
- <http://lx-projectos.blogspot.com/2008/10/sede-da-edp.html>
- [http://www.cm-lisboa.pt/?id\\_item=17753&id\\_categoria=11](http://www.cm-lisboa.pt/?id_item=17753&id_categoria=11)
- <http://www.skyscrapercity.com/showth...8#post26507738>

Acedida em 11 de Agosto de 2011:

- <http://www.carris.pt/pt/historia/>
- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Exposi%C3%A7%C3%A3o\\_do\\_Mundo\\_Portugu%C3%AAs](http://pt.wikipedia.org/wiki/Exposi%C3%A7%C3%A3o_do_Mundo_Portugu%C3%AAs)
- <http://www.museudacidade.pt/Esposicoes/Permanente/Paginas/Lisboa-do-Passeio-Publico-as-Avenidas-Novas-sec-XIX.aspx>
- <http://www.museudacidade.pt/Esposicoes/Permanente/Paginas/Lisboa-no-inicio-do-sec-XX.aspx>
- <http://www.instituto-camoes.pt/revista/revista15p.htm>
- <http://www.passeiopublico.com/janela/lisboa.htm>

- [http://www.infopedia.pt/\\$exposicao-do-mundo-portugues](http://www.infopedia.pt/$exposicao-do-mundo-portugues)
- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha\\_Lisboa-Carregado](http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_Lisboa-Carregado)

Acedida em 12 de Agosto de 2011:

- <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=148>
- <http://www.metrolisboa.pt/Default.aspx?tabid=65>

Acedida em 13 de Agosto de 2011:

- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Eixo\\_Norte-Sul](http://pt.wikipedia.org/wiki/Eixo_Norte-Sul)

Acedida em 17 de Agosto de 2011:

- <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-4.htm>
- <http://lx-projectos.blogspot.com/2006/09/aterro-da-boavista-santos.html>
- <http://cidadania1x.tripod.com/foster.html>
- <http://arquitectos.pt/index.htm?no=2020492426,153>

Acedida em 19 de Agosto de 2011:

- <http://www.house-of-design.nl/spot2002/aug.htm>
- <http://playtimes.wordpress.com/2009/01/07/amsterdam-playgrounds/>
- <http://volumeproject.org/issues/>
- <http://tiffyyang.blogspot.com/2010/06/aldo-van-eyck-playgrounds-and-city.html>
- <http://www.citykin.com/2009/04/eyck-on-playgrounds.html>
- <http://arkitectos.blogspot.com/2009/05/speelplein-in-amsterdam-arq-aldo-van.html>
- <http://urbanaccion.org/2010/06/15/aldo-van-eyck-gereedmaking-terrein-amsterdam/>
- <http://www.themobilecity.nl/2011/07/03/how-to-design-better-cities-with-urban-interventions-and-computer-code/>



- <http://www.dwell.com/slideshows/Mid-Century-Modern-on-the-Playground.html>
- <http://www.visual-art-research.com/2010/01/seeds-of-cmmunity-sown-by-aldo-van-eyck/>
- <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-at-van-boetzelaerstraat/>
- <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-designs/>
- <http://www.visual-art-research.com/2010/04/van-eyck-play-furniture/>
- <http://www.arqred.mx/blog/2009/09/05/inner-circle-aldo-van-eyck-works/http://www.arqred.mx/blog/wp-content/uploads/2009/09/Playgrounds.jpg>

Acedida em 8 de Setembro de 2011:

- <http://www.portaldasnacoes.pt/category/parque-das-nacoes-6/>







